JAHRGANG 13
OKTOBER 1964

10

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–

32 542



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



10 OKTOBER 1964 · BERLIN · 13. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband. Erscheint im TRANSPRESS VEB Verlag für Verkehrswesen, Verlagsleiter: Herbert Linz; **Redaktion „Der Modelleisenbahner";** Leitender Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redaktionsanschrift: Berlin W 8, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; Fernschreiber: 01 1448. Grafische Gestaltung: Evelin Gillmann. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. Bestellungen über die Postämter, im Buchhandel oder beim Verlag. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, Berlin C 2, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, Berlin NO 55, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.

Bezugsmöglichkeiten: DDR: Postzeitungsvertrieb und örtlicher Buchhandel. Westdeutschland: Firma Helios, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167 und örtlicher Buchhandel. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel, Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, Leipzig C 1, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

Soeben hat die kleine Eisenbahnfähre am Haltepunkt „Wittower Fähre" angelegt. Die Güterwagen werden von der Tenderlok 99 4523, die 1905 von der Firma „Vulcan", Stettin, gebaut wurde, heruntergefahren (siehe auch Seite 297 „Die Schmalspurbahnen auf Rügen").

Foto: H. Steckmann, Berlin

Rücktitelbild

Haltepunkt Gipsberg und Flußhafen – ein etwas anderes Motiv als sonst zeigt dieser Ausschnitt der H0-Anlage unseres Lesers Peter Gräfe aus Mechterstädt über Gotha. Vor 15 Jahren begann Herr Gräfe mit dem Modellbahnbau auf einer 2,00×1,40 m großen Platte, inzwischen wurde weiter angebaut (siehe auch Seite 317).

Foto: Ing. Richter, Waltershausen

In Vorbereitung

Fahrbetriebsmodell eines Braunkohlentagebaus
125 Jahre Eisenbahn in den Niederlanden
Automatische U-Bahn
Empfangsgebäude „Heidenau"

15 Jahre Deutsche Demokratische Republik

Unsere Bürger feiern gemeinsam mit ihren Freunden in aller Welt den 15. Jahrestag der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik. 15 Jahre sind nicht viel in der Geschichte der Menschheit, in der Geschichte unseres Volkes umfaßt dieser Zeitabschnitt jedoch den Beginn einer neuen Ära, in der in unserem Arbeiter-und-Bauern-Staat die Grundlagen für eine dauerhafte friedliche Entwicklung und für den Aufbau einer sozialistischen Gesellschaftsordnung gelegt wurden.

Große Leistungen wurden von unseren Werktätigen in allen Zweigen der Wirtschaft vollbracht. Erinnern wir uns zum Beispiel nur an das Braunkohlenkombinat Schwarze Pumpe, die Großkokerei Lauchhammer, das Eisenhüttenkombinat in Eisenhüttenstadt, das Edelstahlwerk „8. Mai 1945" in Freital, das Stahl- und Walzwerk Brandenburg, Leuna II, Kraftwerk Lübbenau und das Erdölverarbeitungswerk Schwedt, so können wir mit Stolz auf die vergangenen 15 Jahre zurückblicken.

Gehen wir einmal vom Großen ins Kleine und lassen uns den Lebensabschnitt eines Modellbahnfreundes der letzten 15 Jahre erzählen.

„Als die fortschrittlichen Menschen in der damaligen Sowjetischen Besatzungszone die Deutsche Demokratische Republik gründeten, war ich noch in sowjetischer Kriegsgefangenschaft. Ich gehöre zu der Generation, die von der Schulbank weg in den Krieg ziehen mußte und nicht viel mehr gelernt hatte, als Waffenkunde und Schießen. Mit 18 Jahren wurde ich eingezogen, mit 28 kehrte ich zurück. So waren die Jahre, in denen man sich normalerweise seine Existenz aufbaut, Hitlers Kriegsabenteuern zum Opfer gefallen. Das Leben war einem zwar nach all den Kriegswirren erhalten geblieben, doch bedrückten mich im Kriegsgefangenenlager vor allem die Fragen: Wie soll es einmal weitergehen, wie soll man die im Kriege gegründete Familie ernähren? Sowjetmenschen in Zivil und Uniform waren es, die uns Kriegsgefangenen in dieser Situation weit entfernt von der Heimat Hoffnung und Mut gaben und uns an ein neues, besseres Deutschland glauben ließen.

Da kam zu uns die Nachricht von der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik. Als über den Lagerlautsprecher zum ersten Male die neue Nationalhymne unseres neuen Deutschlands erklang, sehnten wir uns mehr als in den Jahren zuvor nach Hause, und schließlich zu Weihnachten 1949, als die Republik ein viertel Jahr alt war, kam ich wieder heim, in einen demokratischen Teil Deutschlands, in ein demokratisches Berlin.

Schneller als erwartet, lebte ich mich wieder ein. Überall, wohin ich kam, spürte ich das Neue, zwar noch jung und zaghaft, aber irgendwie war es da. Der Fürsorge des Staates bei der Vermittlung einer Arbeit werde ich mich immer erinnern. Ich durfte wieder bei der Eisenbahn anfangen und meine Ausbildung in der Laufbahn fortsetzen, die ich kurz vor dem Kriege noch bei der Eisenbahn begonnen hatte. So war die größte Sorge von mir genommen, und schnell fand ich Kontakt zu dem neuen Staat und zu den neuen Menschen, die ihn rastlos aufbauten. Ich sah sehr bald ein, daß man mehr tun müßte, als sich nur am Wiederaufbau zu beteiligen. Es galt, den ersten deutschen Arbeiter-und-Bauern-Staat lebensfähig zu machen und als leuchtendes Beispiel für ganz Deutschland zu errichten. So wurde ich im Jahre 1950 Mitglied der Sozialistischen Einheitspartei Deutschlands.

Bald schloß ich meine berufliche Ausbildung ab, und man vertraute mir, einem knapp Dreißigjährigen, nun einen Bahnhof als Leiter an. Ich mußte an Vater und Großvater denken, die zwar beide auch bei der Bahn gearbeitet hatten, aber denen es in 40 Dienstjahren nicht vergönnt war, in eine solch leitende Stellung aufzurücken, nur weil sie kein Geld zu einer höheren Schulbildung besaßen. War das nicht wieder das Neue, das wir uns selbst aufbauten?!

In das Jahr 1950 fällt auch der Tag, an dem ich nach elf Jahren zum ersten Male wieder eine ‚Modelleisenbahn' in einem Laden stehen sah. Vor dem Kriege hatten mir die Eltern nur eine kleine Trix-Lok mit zwei, drei Wagen und einem Schienenoval schenken können. So war mein Kindertraum vom Besitz einer großen Modellbahn nie in Erfüllung gegangen. Und nun stand sie wieder vor mir, die kleine, elektrische Bahn, in einem Schaufenster in Berlin, in der Schönhauser Allee. ‚Piko' stand auf dem bunten Karton, in dem eine spielzeugmäßige Ellok und drei Güterwagen lagen. So fing es an mit dieser ersten ‚Piko-Packung', die ich mir nun bald holte.

Wenn man allein auf dem Sektor der Modelleisenbahnen auf die letzten 15 Jahre zurückblickt, erkennt man deutlich, welch große Entwicklung unsere Republik und mit ihr wir alle genommen hat. Wie primitiv war damals noch das Material! Kein Wunder, liegen doch seit beinahe 100 Jahren die Hochburgen in der Erzeugung mechanischen Spielzeugs — Nürnberg und Göppingen — in Westdeutschland.

Schnell stiegen mit den Jahren die Forderungen der Käufer, und die Produktion kam auch in ihrer Qualität nach. Heute sind Piko-Artikel, Gützold-Lokomotiven und Zeuke-TT-Bahnen international gefragt. Vergessen wir bei diesen Erinnerungen nicht die Rolle unserer Fachzeitschrift ‚Der Modelleisenbahner', die einige Zehntausende Modelleisenbahner als Leser hat, und an der ich immer gern und interessiert mitarbeitete. Viele Höhepunkte gab es noch in diesen Jahren, persönlich wie beruflich, aber auch auf dem Gebiete unseres Hobbys. Ein Ereignis sollte man jedoch gerade heute nicht vergessen: April 1962, Leipziger Hauptbahnhof, Gründung des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes. Dieses Ereignis zeigt die ständige Entwicklung auch auf dem Gebiet der Modelleisenbahn. Für die Jugend und die polytechnische Erziehung und Bildung wird staatlicherseits alles getan, deshalb wurde auch die Gründung unseres Verbandes gefördert, und dieser erhält weiterhin alle erdenkliche Unterstützung. Auch ich arbeite aktiv im DMV mit.

Heute ist die ‚Traumanlage' aus meiner Kindheit Wirklichkeit geworden. Ich konnte sie mir in unserem Staate anschaffen, wie viele Tausende anderer Werktätiger auch. Die ständig steigende Anzahl an Modelleisenbahnern beweist, daß es in unserer Republik immer mehr Menschen gibt, die sich auf Grund des wachsenden Lebensstandards ein kostspieliges Hobby, wie es die Modelleisenbahn sein kann, leisten können."

Aus den Arbeitsgemeinschaften berichtet

II. Bezirksmeisterschaft der „Jungen Modelleisenbahner" des Rbd-Bezirks Schwerin

In Vorbereitung des XI. Internationalen Modelleisenbahn-Wettbewerbes in Budapest wetteiferten am Sonntag, dem 7. Juni 1964, 48 Mädchen und Jungen aus Plau, Schwaan, Güstrow, Wismar und Schwerin in sechs Gruppen um hohe Leistungen bei der II. Bezirksmeisterschaft der Jungen Modelleisenbahner.

Zu dieser Bezirksmeisterschaft des Reichsbahnbezirkes Schwerin, der zur Zeit einzigen Meisterschaft dieser Art in der DDR, waren als Jurymitglieder neben dem Herrn Vizepräsidenten der Rbd Schwerin, Ing. Klemt, auch das Mitglied des Präsidiums des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Herr Kohlberger, Berlin, erschienen.

Alle Gruppen hatten sich auf diesen Wettkampf gut vorbereitet und standen in Theorie und Praxis ihren Mann.

Sieben Fragenkomplexe wurden behandelt. So mußten die Modelleisenbahner etwas wissen über die geschichtliche Entwicklung des Eisenbahnwesens, über die Struktur des Verkehrswesens in der DDR und die Aufgaben der Deutschen Reichsbahn im Volkswirtschaftsplan, über Triebfahrzeuge, Wagenkunde, Bahnanlagen und Signale. Mit der geschichtlichen Entwicklung des Modellbahnwesens mußten sie vertraut sein. Die praktische Aufgabe befaßte sich mit einer Fehlersuche an einer Modellbahnlokomotive. Für diese Auf-

So wie diese Jungen Pioniere werden sich viele junge Modelleisenbahner auf den XI. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb in Budapest intensiv vorbereitet haben. Vom 4. bis 17. Oktober 1964 werden dort neben ausländischen Modellen auch die besten Modelle aus der DDR ausgestellt. Möge der Besuch der Ausstellung in Budapest allen Modelleisenbahnern und Freunden der Eisenbahn weitere Anregungen geben. (Ein ausführlicher Bericht über den XI. Internationalen Modellbahnwettbewerb erscheint voraussichtlich im Heft 12/1964.) *Foto: G. Illner, Leipzig*



gabe gab es zwei Minuten Zeit. Die beste Mannschaft benötigte nur 38 Sekunden für die Fehlersuche.

Sieger im Wettbewerb wurden zwei Wettkampfgruppen von der Arbeitsgemeinschaft Bahnbetriebswerk Wismar. Beide Mannschaften erreichten 79 Punkte. Es folgten die Mannschaften aus Schwaan, Plau, Güstrow und Schwerin.

Einzelsieger wurde in der Gruppe A Edeltraud Schröder von der Arbeitsgemeinschaft Bahnbetriebswerk Wismar. Edeltraud konnte diesen Sieg zum zweiten Mal erringen.

In der Gruppe B siegte Ulrich Bull, Polytechnische Oberschule Schwaan. Die Sieger erhielten wertvolle Sachprämien.

Bei diesem II. Bezirkswettbewerb kam deutlich zum Ausdruck, welche Ergebnisse durch eine gute Anleitung der Arbeitsgemeinschaften des DMV erzielt werden können. So konnten die drei Wettkampfgruppen des Bahnbetriebswerkes Wismar gute Plätze belegen. Diese Wettkampfgruppen werden von der Arbeitsgemeinschaft des Kollegen Giesenhagen betreut.

Gleichzeitig wurde am Sonntagnachmittag nach der Siegerehrung der Jungen Modelleisenbahner im Staatlichen Museum der I. Modellbahnwettbewerb und die erste Modellschau der Modelleisenbahner der Reichsbahndirektionsbezirke Schwerin und Greifswald durch Vizepräsident Ing. Klemt feierlich eröffnet. Zu diesem bezirklichen Modellbahnwettbewerb, dem ersten dieser Art in unserem Reichsbahndirektionsbezirk, hatten 18 Modellbahnfreunde ihre Modelle eingeschickt. Diese Modelle wurden in einer Modellschau der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Sie wurden von einer Fachkommission bewertet. Drei Modellbahnfreunde konnten den ersten Preis erringen: Oberschüler Otto-Ernst Hinz aus Rostock, Herr Armin-Ernst Warnat aus Schwerin und Herr Ulrich Schulz aus Neubrandenburg.

Weitere vier Modellbahnfreunde erhielten einen Sonderpreis: Herr Hans Hartmann aus Wittenberge, Herr Rolf Löser aus Neubrandenburg, Herr Gerhard Begall aus Pritzwalk und Herr Wolfgang Krause aus Rostock. Diese Modellbahnfreunde nahmen an der Festveranstaltung zum Tag des Deutschen Eisenbahners 1964 in der Sport- und Kongreßhalle in Schwerin teil.

Im Anschluß an diese Festveranstaltung wurden ihnen die Siegerdiplome in würdiger Form vom Vizepräsidenten Ing. Klemt überreicht.

Joachim Giesenhagen, Ausstellungsleiter

Unser Signal steht auf „Fahrt frei"

Unter diesem Motto veranstaltet die Arbeitsgemeinschaft Wernigerode anläßlich ihres 10jährigen Bestehens in der Zeit vom 4. 10. bis 11. 10. 64 einen Modellbahnwettbewerb.

Wir wollen dadurch allen Freunden der kleinen Eisenbahn Gelegenheit geben, ihre selbst gebastelten Modelle auszustellen und mit unserer Arbeitsgemeinschaft sowie mit anderen Modellbahnfreunden Erfahrungen und andere interessierende Fragen auszutauschen.

Wertvolle Preise stehen bereit, um den Erbauer des besten Modells als Anerkennung für seine Mühe zu belohnen.

Die Bedingungen sind:

Jedes Modell, ob es Lokomotiven oder Wagen sind, müssen funktionsfähig und selbstgebaut sein. Letzteres trifft auch für Gebäudemodelle und andere Hochbauten zu. Die üblichen Maßstäbe der Nenngrößen sind einzuhalten.

Bewertet wird durch eine Jury unter Ausschluß des Rechtsweges. Weiterhin wird die Bewertung getrennt nach Altersgruppen vorgenommen:

Schüler bis 14 Jahre

Teilnehmer von 14 bis 18 Jahre

Teilnehmer über 18 Jahre

In der Zeit vom 4. 10. bis 11. 10. 64 ist unsere Anlage im Kreiskulturhaus zu besichtigen. Wir wollen dazu beitragen, unseren Verband zu stärken und neue Freunde für die Arbeitsgemeinschaft gewinnen.

W. Sommer
stellv. Vorsitzender der AG

Bildung für alle

Eine der ersten Maßnahmen der Arbeiter-und-Bauern-Macht bestand darin, die Tore der Universitäten und Hochschulen den Arbeiter- und Bauernkindern zu öffnen und alle schöpferischen Kräfte des Volkes zu entfalten. Heute sind in der DDR mehr als 55 Prozent aller Studierenden Arbeiter und Bauern.

Eine weitere bedeutende Leistung ist der Aufbau eines großzügig angelegten Systems der Erwachsenenqualifizierung in Form des Fern- und Abendstudiums an den Universitäten, Hoch- und Fachschulen sowie der Aufbau eines breiten Netzes von Volkshochschulen, Dorf- und Betriebsakademien, Abendoberschulen und anderen Weiterbildungsinstituten. Der Arbeiter-und-Bauern-Staat stellt beträchtliche Mittel zur Verfügung, um die materiellen Voraussetzungen für dieses moderne Hoch- und Fachschulwesen zu schaffen.

Seit der Gründung der DDR wurden insgesamt 20 neue Hochschulen und 100 Fachschulen der verschiedensten Wissenschaftsgebiete gegründet und erbaut.

Auf Grund dieser einzigartigen Förderung der Wissenschaften sind heute in der DDR nahezu eine halbe Million Menschen mit Hoch- und Fachschulausbildung tätig. Die Mehrzahl aller in der Volkswirtschaft tätigen Hoch- und Fachschulkader erhielt ihre Ausbildung nach 1945. In der DDR studierten 1963 an Universitäten und Hochschulen im Direktstudium 78 400 Studenten, darunter 39 550 Arbeiter- und Bauernkinder; an Fachschulen fast 52 800 Studenten, darunter über 35 000 Söhne und Töchter von Arbeitern und Bauern.

Seit dem Bestehen der DDR arbeiten die Wissenschaftler im Interesse des Volkes und des sozialistischen Staates an der völlig neuen demokratischen und humanistischen Aufgabe, Forschung, Lehre und Erziehung im Dienste des Friedens zu leisten. So ergab sich erstmals in der Geschichte Deutschlands eine völlige Übereinstimmung der Aufgaben der Wissenschaft mit den Zielen und Interessen des Volkes. Es wurde eine planmäßige Entwicklung der Wissenschaften in Übereinstimmung mit dem Stand der Produktivkräfte der Gesellschaft und den Produktionsverhältnissen möglich.

Aus den Thesen der Ideologischen Kommission beim Politbüro des ZK „15 Jahre Deutsche Demokratische Republik"

Modellbahn-Neuheiten

Bei Redaktionsschluß dieses Heftes lagen uns noch nicht alle Modellbahn-Neuheiten der Hersteller vor. Eine ausführliche Besprechung der Messeexponate werden wir aber dann im nächsten Heft abdrucken. In diesem Zusammenhang wollen wir unsere Leser noch einmal darauf hinweisen, daß die Herstellungszeit für die Zeitschrift etwa acht Wochen dauert und es uns daher nicht möglich ist, kurz vor der Messe eingehende Neuheiten vorzustellen. In den vergangenen Jahren hat es sich gezeigt, daß die auf der Messe ausgestellten Exponate erst viele Monate danach im Handel erhältlich sind. Wir haben uns daher entschlossen, den Messebericht einen Monat später – aber dafür ausführlich – zu bringen. Die vorher veröffentlichten Neuheiten stellen lediglich Informationen der Hersteller von Modellen dar, die von uns oft leider nicht auf Formgebung, Detailtreue und Funktionstüchtigkeit geprüft werden können, weil wir selbst nur Bilder und Beschreibungen erhalten.

Zur Information können wir noch mitteilen, daß der VEB Piko neben anderen Neuheiten einen Ölwagen der DR als Fertigmodell und als Bausatz, einen H-Wagen mit Rungen als Bausatz und einen Topfwagen der DR als Bausatz herausbrachte.

Bild 1 H0-Modell der Baureihe 89² (ex. sächs. VT) vom VEB Piko – gezeigt auf der Leipziger Herbstmesse 1964

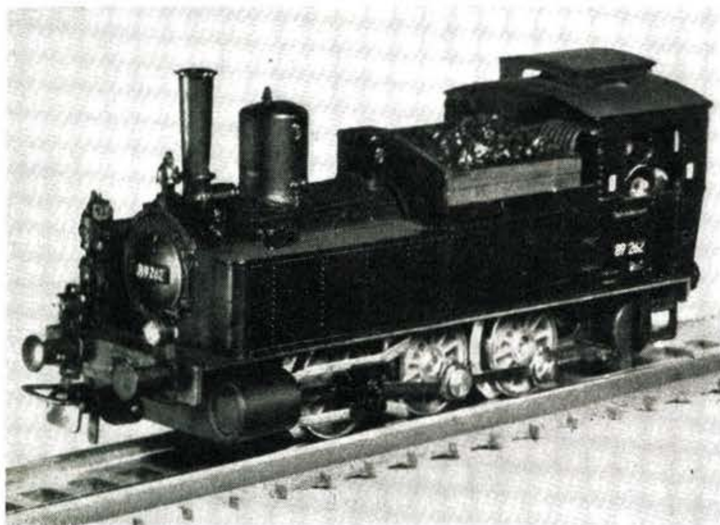
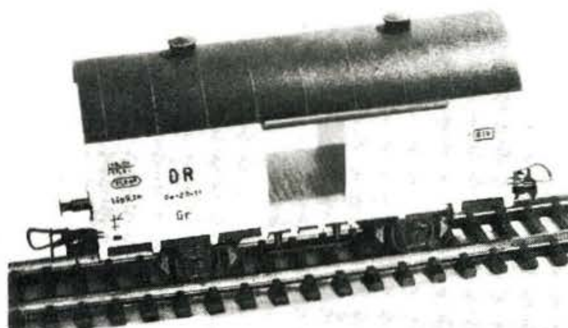


Bild 2 Kühlwagen mit gewölbtem Dach und rotierenden Flettnerlüftern von der Firma Dietzel, Leipzig



Fotos: M. Gerlach, (2), Werkfoto (1)

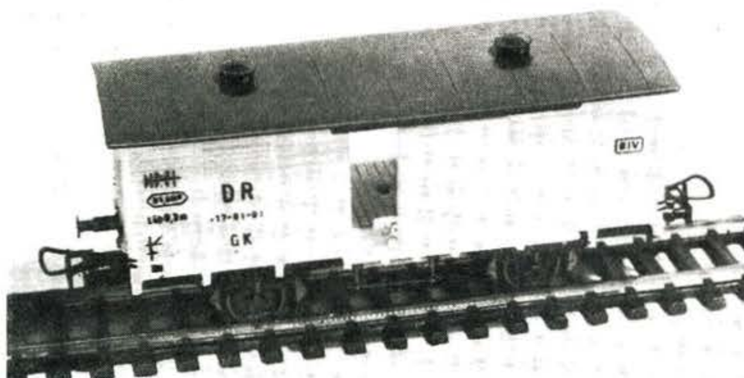


Bild 3 Kühlwagen mit Flachdach und rotierenden Flettnerlüftern ebenfalls von der Firma Dietzel

Die Schmalspurbahnen auf Rügen

Узкоколейней жел. дор. острова Рюгена

The Narrow Gauge Railways on the Isle of Ruegen

Les chemins de fer à voie étroite à l'ile de Rugen



Bild 1 Dienstgebäude und Werkstattschuppen des Hp Trent. Dieser Haltepunkt ist durch einen Wärter besetzt, was nicht bei allen Haltepunkten der Fall ist.

Rügen ist die größte und schönste deutsche Insel. Der Reiz dieser Insel liegt vor allem in der Vielfalt der Landschaftsformen. Wildzerklüftete, über 100 m hohe mit Buchenwald bedeckte Kreidefelsen wechseln mit gelben Lehmufern und kilometerlangen Nehrungen, wo sich seit Gründung der DDR vor 15 Jahren jedes Jahr in steigendem Maße Urlauber aus allen Bezirken der DDR erholen. Fünf Halbinseln und 31 kleinere Inseln, durch zahlreiche Bodden und Wieken getrennt, umgeben das eigentliche Rügen, das „Mutterland".

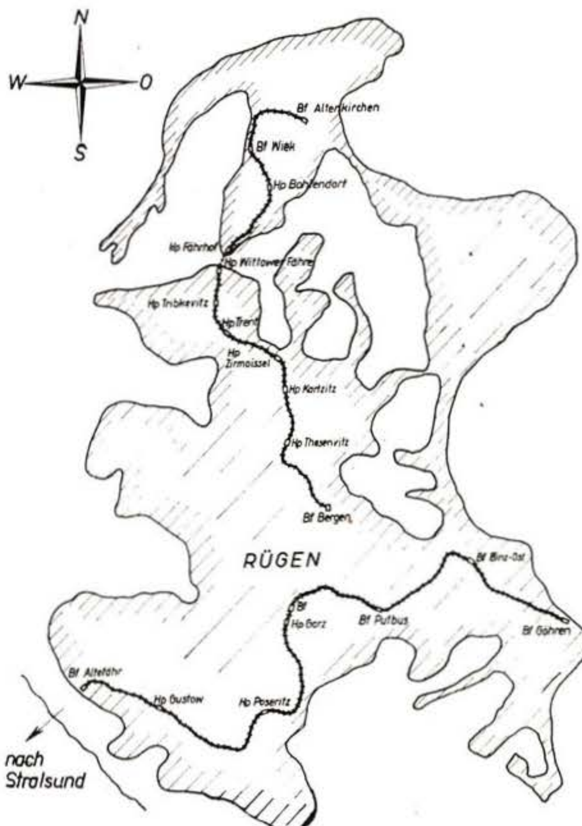
Um die ländlichen Gebiete der Insel und um Stralsund verkehrstechnisch zu erschließen und die Ostseebäder Binz, Sellin, Baabe und Göhren zu bedienen, wurden vor fast 70 Jahren, in den Jahren 1895/96 mehrere Schmalspurbahnen gebaut. Auf Rügen sind dies die Strecken Altefähr–Putbus–Göhren und Bergen–Altenkirchen, die eine Spurweite von 750 mm und eine Gesamtlänge von 98 km haben. Zum heutigen Rba-Bezirk Stralsund gehört außerdem die Franzburger Kreisbahn mit den Strecken Stralsund–Barth–Altenpleen–Ribnitz-Damgarten-Nord und Altenpleen–Klausdorf, die eine Spurweite von 1000 mm und eine Streckenlänge von 67 km hat.

Finanziert wurde der Eisenbahnbau von Aktiengesellschaften, die bei einem minimalen Aufwand maximale Dividenden erwarteten. Der Streckenbau gestaltete sich mitunter schwierig, da die Gutsbesitzer, durch deren Land die Bahn gebaut werden sollte, nur das schlechteste Land abgaben, so daß die Strecke dann stellenweise sehr kurvenreich gebaut werden mußte, wie zum Beispiel der Streckenabschnitt Fährhof–Wiek.

Zuerst legte man das Schwergewicht auf den Güterverkehr, doch bald mußte man erkennen, daß auch der Personenverkehr besonders auf den Rügenschen Kleinbahnen immer stärker wurde. Die Kapazität steigerte sich von Jahr zu Jahr. Im Jahre 1935 wurden bei den Bahnen auf Rügen folgende Betriebsergebnisse erreicht:

beförderte Personen	296 228
beförderte Güter	175 984 t
Personen-km	4 443 420
Tonnen-km	2 078 037

Diese Zahlen unterstreichen die Leistungsfähigkeit und die Bedeutung der Schmalspurbahnen auf der Insel.



Verlauf der Schmalspurstrecken auf der Insel Rügen (die Normalspurstrecken wurden nicht mit eingezeichnet).

Zeichnung: R. Gladow, Berlin-Treptow

Bild 2 Idyllisch liegt der Hp Tribkevitz; hier hält der Zug nur bei Bedarf.



Bild 3 Geräteschuppen des Hp Fährhof



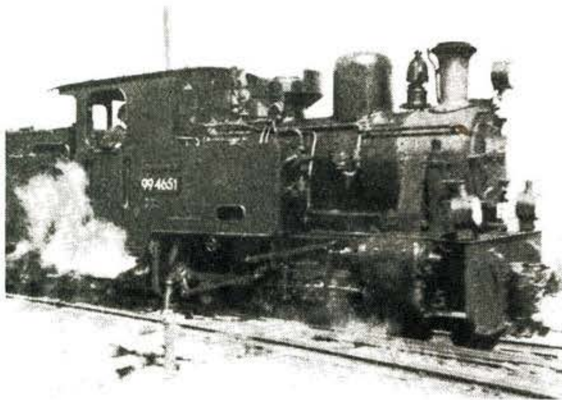


Bild 4 Auf der Fährhof-Seite fährt die Schlepptender-Lok 99 4651, Baujahr 1941 (Lokomotiven werden nicht auf die andere Seite übergesetzt).

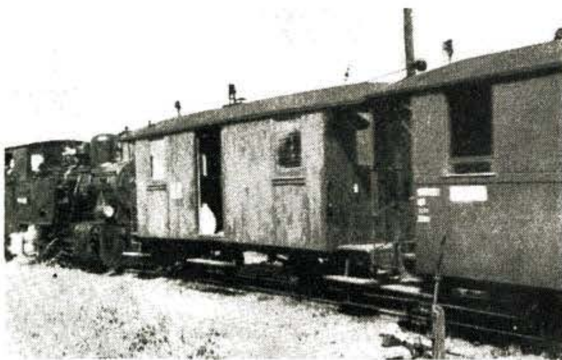


Bild 5 Die Lok rangiert die Wagen eines soeben angekommenen gemischten Zuges am Hp Fährhof

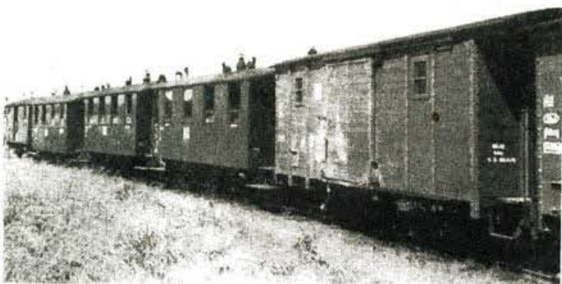


Bild 6 Die Wagen des Zuges werden vorerst abgestellt, da die Lok zum Abfahren der auf der Fähre stehenden G-Wagen benötigt wird.

Im Jahre 1940 wurde das Kleinbahnnetz in der ehemaligen Provinz Pommern zu dem Reichsunternehmen „Pommersche Landesbahnen" zusammengefaßt; dabei ging der Charakter der Bahn als Aktiengesellschaft verloren. Vor über 15 Jahren, am 1. April 1949, übernahm die Deutsche Reichsbahn alle Schmalspurbahnen. Der Betrieb wurde vorerst ohne wesentliche Veränderungen weitergeführt. Wie sich zeigte, waren die Gleisanlagen und der Lok- und Wagenpark durch Überalterung sehr mitgenommen und mußten nun schrittweise erneuert bzw. repariert werden. Die kapitalistische Wirtschaftsführung hatte hohe Gewinne herausgewirtschaftet, ohne die Betriebsanlagen und Betriebsmittel in genügendem Maße zu unterhalten.

Durch den seit Gründung der DDR von Jahr zu Jahr anwachsenden Bäderverkehr ist die Bedeutung der Rügenschen Schmalspurbahnen, besonders der Strecke Putbus–Göhren erheblich gestiegen. Voll ausgelastet werden die Bahnen jedoch in erster Linie durch den Güterverkehr und den Berufsverkehr. Als Zubringer zu den Normalspurbahnen haben sie eine wichtige Funktion zu erfüllen.

Auf den Übergangsbahnhöfen Bergen, Putbus und Altefähr herrscht ständig ein reger Umladebetrieb. Zum größten Teil werden landwirtschaftliche Erzeugnisse und Düngemittel umgeladen.

Die Namen „Lina" oder „Paulinchen" bzw. „Rasender Roland", wie die Bahnen von den dortigen Bewohnern genannt werden, zeigen die große Verbundenheit mit den Inselbewohnern.

Eine große Freude für jeden Eisenbahnfreund sind die Haltepunkte Wittower Fähre und Fährhof. Hier werden die Güterwagen übergesetzt, die aus Richtung Bergen kommen und in Richtung Altenkirchen weiterfahren sollen oder umgekehrt. Daneben werden auch Personen und Kraftwagen an das andere Ufer gebracht. Den Fährschiffbetrieb leitet ein Kapitän, der zur Fährschiffverwaltung Saßnitz gehört; diese untersteht der Rbd Greifswald.

Für die Unterhaltung des Lok- und Wagenparks ist das Bw Putbus zuständig. Da zwischen Bergen und Putbus keine Schmalspurverbindung besteht, müssen die Lokomotiven und Wagen, die auf der Strecke Bergen–Altenkirchen verkehren, auf Rollwagen über die Normalspurstrecke befördert werden.

Die fortschreitende Modernisierung der Eisenbahn veranlaßt die zuständigen Stellen bei der Deutschen Reichsbahn zu Überlegungen, ob eine Umstellung auf Dieseltraktion einschließlich der notwendigen Gleisbauarbeiten oder eine Übernahme der Beförderungsleistungen durch den Kraftverkehr die bessere Lösung wäre. Es ist jedoch nicht anzunehmen, daß bei ständig steigender Beförderungsleistung besonders von Massengütern der Kraftverkehr die wirtschaftlichste Beförderungsart darstellt. Eine Umstellung auf Dieseltraktion verbunden mit einem Streckenausbau wird sicher erhebliche Kosten verursachen, doch würde diese Lösung dem in Zukunft weiter steigenden Verkehr am besten gerecht werden.

Hans Steckmann

Unterlagen stellte freundlicherweise Rb-Oberinspektor Erich Beyer vom Rba Stralsund zur Verfügung.

Bild 7 Die Lok schiebt einen Om-Wagen zur Fähre; an diesen werden die Wagen auf der Fähre gekuppelt und abgefahren.

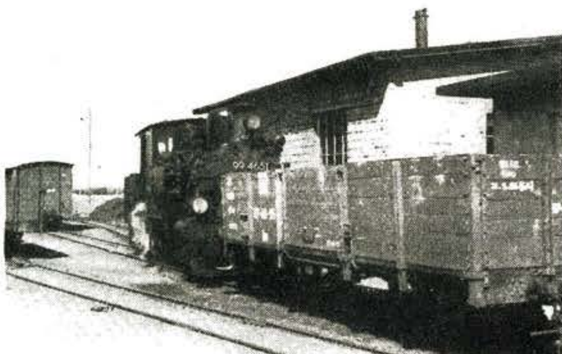


Bild 8 Fahrkartenverkaufsbaracke des Bf Wiek.

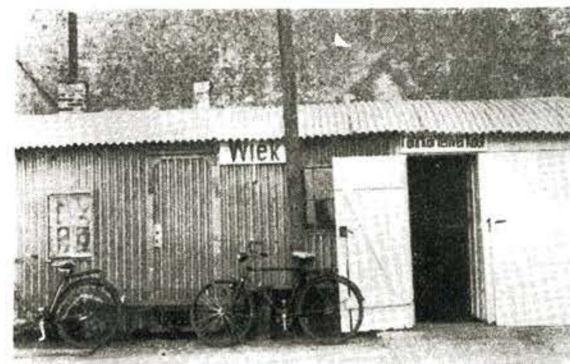


Bild 1 Stündlich verkehrt die Fähre, doch in den Sommermonaten muß sie oft mehrere Male fahren, um Güterwagen, Personen und Autos überzusetzen.

Bild 2 Anlegestelle der Fähre am Haltepunkt Fährhof – von der Wasserseite gesehen.

1



2



FÄHRHAFENBETRIEB

Bild 3 Aus Richtung Wiek kommend, fährt ein Zug, bestehend aus Personen- und Güterwagen und einem Gepäckwagen, in den Hp Fährhof ein (die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit beträgt bei den Bahnen 30 km/h).

Bild 4 Die Lok 99 4651 beim Rangieren am Hp Fährhof; die großen Lampen am Tender sind sicherlich nicht „modellgetreu".

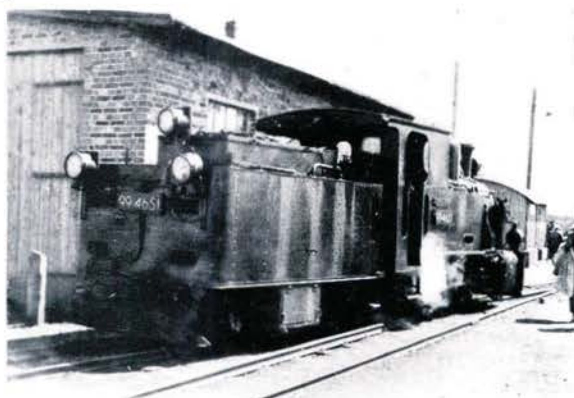
Bild 5 Die Fähre hat am Hp Fährhof angelegt, und die Lok zieht die Wagen herunter.

Fotos: H. Steckmann, Berlin

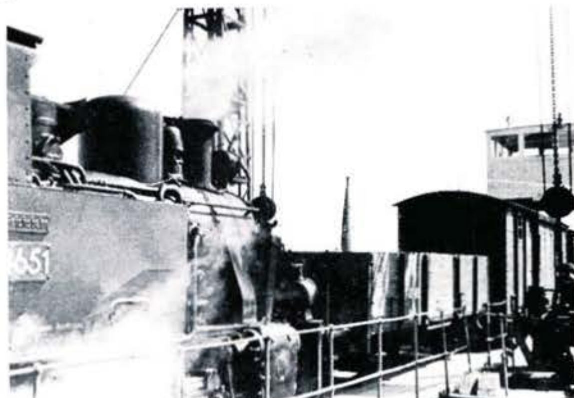
3



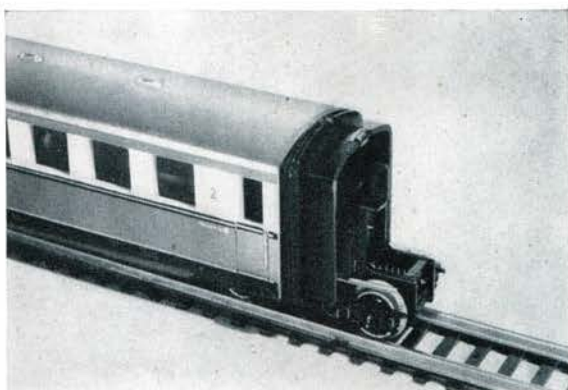
4

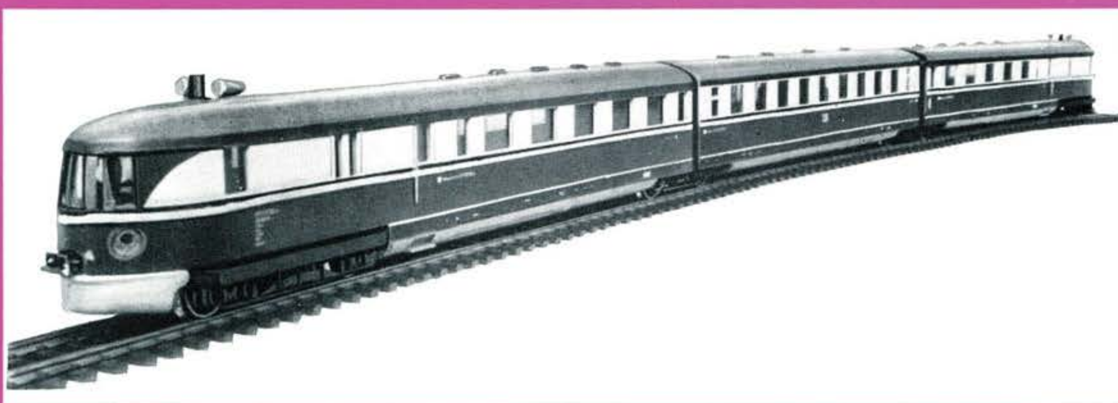


5

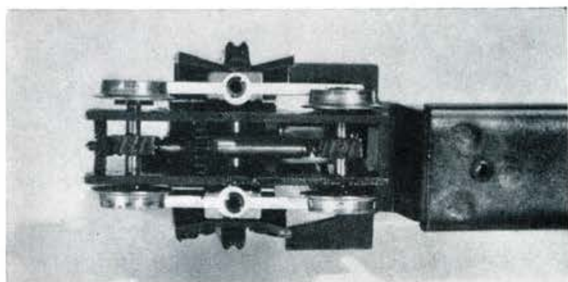


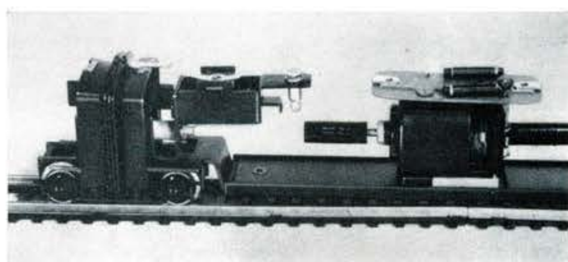
VT 137
Bauart „Leipzig" von Gützold



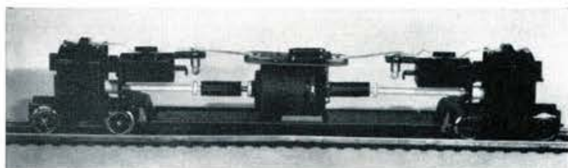


Das H0-Modell des dreiteiligen Schnelltriebwagens ist eine Nachbildung des VT 137 der Bauart „Leipzig", welcher als sogenannter Vindobona auf der Strecke Berlin–Prag–Wien und zurück eingesetzt war.
Bei der Festlegung der Fahrgeschwindigkeit des Modells wurde eine Höchstgeschwindigkeit von etwa 140 km/h des Originals zugrunde gelegt. Für das Modell ergibt sich daraus eine Geschwindigkeit von etwa 45 cm/sec auf der freien Strecke. Der H0-Vindobona wiegt 750 g und hat eine Länge von 700 mm. Der kleinste noch zu durchfahrende Schienenkreis darf einen Durchmesser von 760 mm haben. Auf beiden Seiten ist eine Stirnbeleuchtung eingebaut, die bei Änderung der Fahrtrichtung am rückwärtigen Wagenende jeweils auf rot wechselt. In dem Triebwagen werden die vielfach bewährten Gützold-Antriebselemente wieder angewendet. Der Motor ist mit Sinterbronzelager ausgerüstet, die einen langzeitigen, wartungsfreien Betrieb sichern.





WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR • WIR STELLEN VOR



Fotos: M. Gerlach (3), Werkfoto (1)

GLEISPLAN „BERGHEIM"

Bei dem Gleisplan für die Nenngröße H0 handelt es sich um eine eingleisige Hauptstrecke, von der eine eingleisige Nebenstrecke abzweigt. Die Größe der Platte beträgt 2,00 × 1,50 m. Das Gleismaterial ist von Piko mit einem Bogenhalbmesser von 440 mm auf der gesamten Anlage. Die Weichen haben einen Winkel von 15°. Die Fahrmöglichkeiten auf der Hauptstrecke sollten möglichst lang sein, deshalb baute ich in das Gleisoval der Hauptstrecke nochmals zwei Kreise in Form einer Acht ein. Die beiden Kreise sind durch eine Kreuzung im verdeckten Teil der Anlage verbunden. Durch zwei Weichen, die die Verbindung mit dem Gleisoval herstellen, können Züge aus Richtung Bergheim oder Abzweigung Wiesengrund kommend, in die „Acht" einfahren und beliebig lange darin fahren. Die Einfahrt bzw. Ausfahrt aus der „Acht" bildet die Abzweigung Nord. Währenddessen können Rangierarbeiten auf Bahnhof Bergheim ausgeführt werden oder Züge von und nach Bergheim-West verkehren. Die Strecke nach Bergheim-West zweigt an der Abzweigung Wiesengrund (Wg) ab. Der Bf Bergheim-West hat zum Bf Bergheim einen Höhenunterschied von 13 cm. Die Steigung zum Bf Bergheim beträgt 8%, ist also von jeder Lok mit einem mittleren Zug zu schaffen. Die Züge nach Bergheim-West (Gattung P, Gmp oder N) sind infolge der beschränkten Nutzlänge der Gleise sowieso nicht allzu lang.

Im Bf Bergheim-West ergeben sich gute Rangiermöglichkeiten durch Umsetzen der Lok über Gleis 2, Absetzen und Aufnehmen von Wagen usw.

Ein- und Ausfahrmöglichkeiten auf Bf Bergheim-West bestehen nur auf Gleis 1.

Der Bf Bergheim liegt im Vorderteil der Anlage, damit man bequem alle Handgriffe ausführen kann. Der Bahnhof hat 7 Hauptgleise (1, 1a, 2, 2a, 2b, 3 und 3a) sowie 6 Nebengleise (4, 5, 6, 7, 8 [Lokschuppengleis] und 9). Er ist ebenso wie die Abzweigung Wiesengrund mit Lichtsignalen ausgerüstet. Am Ausfahrsignal B² ist ein Gleissperrsignal (Hs 1) angebracht. Auf den Gleisen 3 und 9 stehen je ein Gleissperrsignal (Hs 3 und Hs 9). Die Gleissperrsignale Hs 1, Hs 3 und Hs 9 dienen als Flankenschutzeinrichtungen.

Das Hauptsignal D läßt sich nicht auf „Fahrt frei" stellen, es dient lediglich als Haltsignal für Züge, die auf Gleis 3 von Wiesengrund einfahren. Eine Fahrstraße auf Signal D besteht nicht.

Der Bf Bergheim hat ein kleines Bw mit Lokschuppen. Das Befehlsstellwerk 1 ist ein Brückenstellwerk über die Gleise 2a und 3a. Das Stw 2 ist neben Gleis 2b aufgestellt. Die doppelte Kreuzungsweiche ist Pilz-Fabrikat, man kann allerdings auch Eigenbau verwenden.

Die Rangiermöglichkeiten sind sehr vielseitig. Schwerpunkte sind das Bilden und auch Auflösen von Zügen.

Die Landschaft kann beliebig gestaltet werden. Die Berglandschaft steigt zur linken hinteren Ecke an. Hinter dem Bf Bergheim-West läßt sich gut ein Dorf aufbauen.

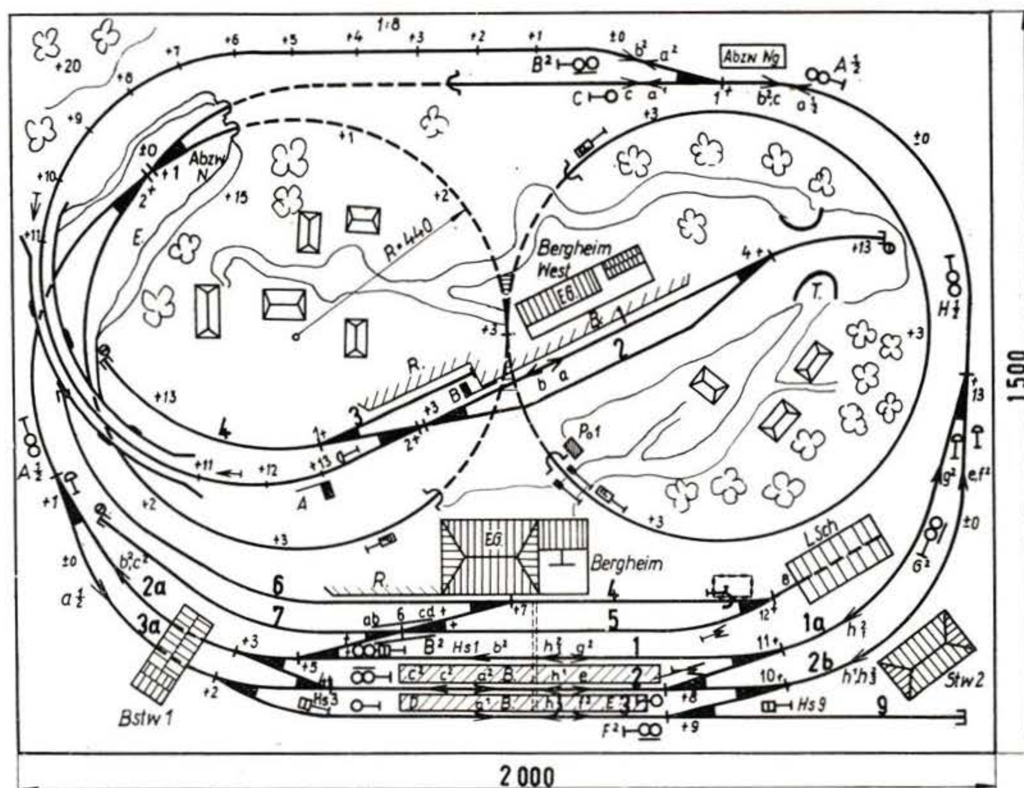
Wegen der Betriebssicherheit wurde von mir die Abzw. Nord nicht verdeckt. Die beiden Weichen liegen in einer Schlucht und sind leicht zugänglich.

Die Gebäude des Bf Bergheim mit Stw und Bergheim-West sind Auhagen-Erzeugnisse.

Abkürzungen

E.	≙ Einschnitt	LSch.	≙ Lokschuppen
R.	≙ Rampe	B.	≙ Bahnsteig
EG.	≙ Empfangsgebäude	T.	≙ Tunnel (Straße)

Peter Jentsch, Freiberg



HORST HILLE, Leipzig

Ein kleines Hobby nebenbei

Es hieße Eulen nach Athen tragen, wollte man einem zünftigen Modelleisenbahner etwas von der Romantik alter Eisenbahnen nahezubringen versuchen. Bei allem Hang zur modernen Technik im Modellbahnbau hat sich wohl fast jeder auch ein Herz für die Old-timer bewahrt. Und gar mancher unserer Freunde besitzt eine Anlage, auf der modellgerechte Züge der Länderbahnzeit ihre Kurven und Steigungen dahinziehen, eingebettet in ein Landschaftsbild, auf dessen Straßen vielleicht sogar als Attribut jener Zeit und sich vergeblich gegen das Aussterben wehrendes Beförderungsmittel eine Postkutsche dahinrollt, vornauf mit gehobener Peitsche und an den Mund gesetzter Trompete der Postillon.

So sehr eine solche Anlage jene längstvergangene Zeit nachzuahmen versucht, so gut wissen wir aber auch, daß sie eben nur Nachbildung, nur Modell ist und sein kann. Um so mehr ist der Modellbahner beglückt, wenn er in den Besitz von Dokumenten gelangt, die echte Belegstücke aus jenen Tagen darstellen. Daher soll hier von einigen Eisenbahnfahrscheinen berichtet werden, die wirklich hundert Jahre alt sind, die in den Händen von Menschen waren, die damals lebten, die einmal ein „Conducteur" einer Länderbahn prüfte und entwertete, entweder durch einen Stempel oder durch Abreißen einer Ecke oder eines anhängenden Coupons.

Die Fahrscheine auf Bild 1 und Bild 2 sind noch handgeschrieben (was es bekanntlich auch heute noch für bestimmte Fahrtstrecken gibt). Die damalige Vorschrift, den Namen des Reisenden einzusetzen, hat man aber wohl nicht sehr genau genommen; denn wir finden an der entsprechenden Stelle einfach die unverbindliche Angabe „Herr N. N. ...". Der Schein von 1847 trägt den Stempel Th. E. G., was „Thüringische Eisenbahngesellschaft" bedeutet. Auf dem zweiten Schein lesen wir in den Stempeln die Inschriften MLE. (Magdeburg-Leipziger Eisenbahn). Die damalige Zerissenheit der deutschen Lande kommt in Bild 3 besonders deutlich zum Ausdruck; denn hier finden wir für die relativ kurze Strecke von Magdeburg nach Hannover gleich drei verschiedene Eisenbahnverwaltungen beteiligt, die ihre Stempel in die dafür vorgesehenen Felder abschlugen (K.H.E.B. = Königlich Hannoversche Eisenbahn, dann K.B. = Königlich Braunschweigische Eisenbahn und schließlich M.H.E.V. = Magdeburg-Hallesche Eisenbahnverwaltung). Die beiden linken Stempel mit den Pferdchen und den Königskronen sind von roter Farbe, der rechte Stempel ist blau.

So begegnen uns auf den Fahrscheinen die verschiedensten Abkürzungen der Länderbahnen, z. B. auch S.B.E.B. = Sächsisch-Bayrische Staatseisenbahn oder L.D.E.B. = Leipzig-Dresdner-Eisenbahn.

Besonders aufschlußreich für die Abwicklung des Bahnbetriebs erscheinen uns die auf manchen Scheinen ab-

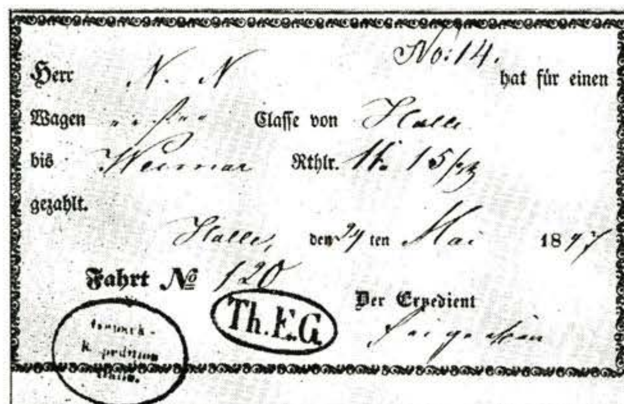

Herr N. N. No: 14. hat für einen Wagen ... Classe von Halle bis Weimar Rthlr. ... gezahlt.
Halle, den 24ten Mai 1847
Fahrt № 120 Der Expedient
Th.E.G.

Bild 1

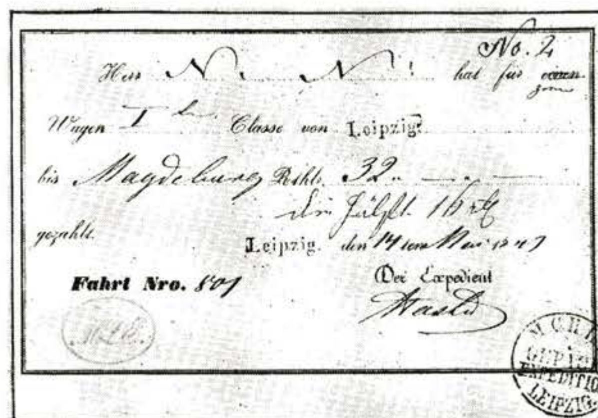

No. 2
Herr N. N. hat für einen Wagen I. Classe von Leipzig bis Magdeburg Rthlr. 32 ... gezahlt.
Leipzig, den 14ten Mai 1847
Fahrt Nro. 801 Der Expedient
MLE.

Bild 2

Bild 3


Magdeb. Halberst.
Von Magdeburg nach Hannover.
III. Classe. 1 Rthlr. 25
M.H.E.V.
963
Hannover

gedruckten Bemerkungen. So lautet eine Bestimmung auf dem in Bild 4 gezeigten Schein: „Beim ersten Signal mit der Glocke muß jedermann seinen Platz einnehmen und darf denselben während der Fahrt nicht verlassen.“ In den weiteren Punktes des Scheins auf Bild 7 heißt es: „Das Aussteigen ist nicht eher gestattet, bis der Zug völlig still steht und der Wagenbeamte die Thür geöffnet hat.“

Das größere Reisegepäck (Koffer) durfte offenbar in manche Bahnen nicht mit in die Abteile genommen werden. Bis 50 Pfund Gepäck war auf allen Bahnen frei, mußte aber gegen einen Schein eine Stunde vor Abfahrt des Zuges – versehen mit dem Namen des Reisenden und dem Bestimmungsort – abgegeben werden, worauf es von den Schaffnern in die dafür bestimmten Wagenräume zu bringen war. Nur kleineres Gepäck durfte „ohne Belästigung der Mitreisenden“ unter den Wagensitzen verstaut werden. Die Mitnahme von Hunden war nicht gestattet. Unterschiedliche Auffassungen bestanden über das "Tabakrauchen", das zumeist in den ersten und zweiten Wagenklassen nicht gestattet war. Nur das „gemeine Volk“, das in den dritten und vierten Klassen fuhr, durfte offenbar dem „Tabakgenuß“ ungehindert frönen. Wer in der ersten Klasse dennoch rauchte, verfiel „in jedem Contraventionsfall in eine Geldstrafe von 1 Thaler, welche zum Besten der Unterstützungscasse erhoben wird.“

Wer die Abfahrt versäumte und also seine Fahrkarte nicht benutzt hatte, besaß keinen Anspruch auf Erstattung; nur eine unterbrochene Fahrt berechtigte zur Rückzahlung der bezahlten Fahrtaxe „pro Rata“, also für den nicht ausgenutzten Teil der Strecke. Ja – so streng waren damals die Bräuche. Aber man durfte sich bereits beschweren. Dazu lag auf den Bahnhöfen ein Beschwerdebuch aus.

All diese verschiedenen und für die damalige Zeit bezeichnenden Bestimmungen kann man aus den kleinen Fahrscheinen oder – wie sie damals genannt wurden – Billets herauslsen und sich so ein wirklichkeitsnahes Bild jener Zeit machen.

Wie bewahrt man nun solche Fahrscheine auf?

Zwei Möglichkeiten werden am günstigsten sein: Entweder man fügt sie mit Hilfe von Fotoecken oder Klebefalzen sorgfältig in ein Album ein (so wie das die Briefmarkensammler mit ihren Lieblingen tun), dessen Blätter man dann sauber beschriftet, oder sie finden ihren Platz in Rahmen unter Glas, wobei man eine chamoisfarbene oder schwarze Unterlage zwischenfügt. Derartige Bilder stellen dann – neben Fotos von Eisenbahnen selbst – einen wesenseigenen Wandschmuck für unser Modellbahnzimmer dar, wie er für unser Hobby typischer wohl kaum zu beschaffen sein dürfte.


I. Wagenklasse. 5 1/5 Meile. Bezahlt mit 36 Ngr.
089
Von Leipzig nach Altenburg.
1. [illegible] Billet ist nur für die darauf gestempelte Fahrt giltig. Der Empfänger [illegible] sofort zu prüfen, ob es auf die gewünschte Fahrt und Wagenklasse lautet, da spätere Reclamationen nicht berücksichtigt werden können.
2. Wer die Zeit der Abfahrt versäumt, hat an die Compagnie keinen Anspruch irgend einer Art.
3. Wegen ausfallender oder nicht vollendeter Fahrten findet keine weitere Vergütung als Rückzahlung des erlegten Fahrgeldes statt.
4. Das Fahrbillet ist beim Einsteigen dem Schaffner vorzuzeigen, welcher den Coupon davon zu trennen hat. Während der Reise hat der Passagier dasselbe bei sich zu führen. Die Revision der Fahrbillets ist den Schaffnern zu jeder Zeit gestattet. Wer bei derselben ein auf die betreffende Fahrt lautendes Fahrbillet vorzuzeigen nicht vermag, hat den Betrag des Fahrgeldes für die von dem Zuge zurückgelegte Strecke und für die Wagenklasse, in welcher er sich befindet, auch

Bild 4


Von
Altenburg
nach
Leipzig.
3. Wagenclasse. Bezahlt mit 16 Ng

Bild 5

Bild 6


II. Wagen-Classe. Bezahlt [illegible] 20 [illegible]
Von Hannover nach Braunschweig.
029
Die Beförderung erfolgt auf den Grund der Betriebs-Ordnung, womit der Reisende sich bekannt zu machen hat. Daraus dient zu einer besondern Beachtung:
1. Dies Billet ist nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig. Beim Empfange hat der Reisende sofort die Richtigkeit des Billets zu prüfen. Nach Annahme des Billets sind Reclamationen nicht zulässig.
2. Das Billet ist beim Einsteigen in den Wagen dem Schaffner zur Prüfung der Richtigkeit und zur Abtrennung des Coupons vorzuzeigen. Ein Billet, welches beim Einsteigen in den Wagen ohne Coupon sich befindet, ist ungültig.
3. Während der Fahrt muss der Reisende das Billet bei sich behalten. Wer bei

Bild 7

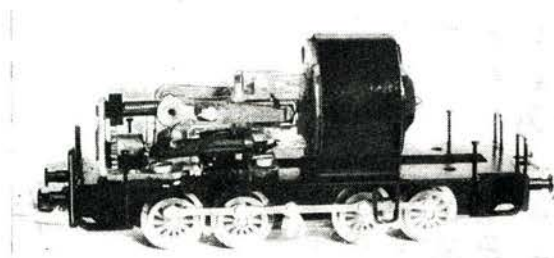

Von Magdeburg nach Leipzig.
890
1. Wagenclasse.
bezahlt mit 96 Sgr
Bemerkungen.
1) Dieses Billet ist nur für die darauf bezeichnete Fahrt gültig, daher ein jeder Empfänger [illegible], [illegible] zu prüfen, ob es auf die gewünschte Fahrt lautet; spätere [illegible] können nicht berücksichtigt werden.
2) Das Billet ist beim Eintritt dem [illegible] beim Einsteigen dem Schaffner vorzuzeigen, welcher den Coupon davon zu trennen hat. Während der Reise hat der Passagier [illegible] bei sich zu führen. Wer bei der Revision mit einem unrichtigen oder ganz ohne Billet

KLAUS PIEPER, Hennigsdorf

Diesellokomotive V 60 in der Nenngröße TT

Beim Entwurf des Bauplanes für die Diesellok V 60 wurde davon ausgegangen, für das Fahrwerk möglichst viele Teile aus Modellen der Serienproduktion unserer Industrie zu verwenden. Es wurde dabei auf die Lok BR 81 der Firma Zeuke & Wegwerth KG zurückgegriffen, um dem Modelleisenbahner das mühselige Zusammensuchen oder den Selbstbau der Getriebeteile, der Radsätze und einiger weiterer Kleinteile wie Puffer, Kupplung usw. zu ersparen. Deshalb wurde nur das Fahrwerk in allen Einzelteilen dargestellt, während die Aufbauten in den Modellansichten gezeichnet wurden. Die Form des Führerhausdaches entspricht der ab 1964 an die Deutsche Reichsbahn ausgelieferten Ausführung. Aus Platzmangel am Modell mußte auf die nach innen gezogenen Führerhaustüren verzichtet werden.

Die rechte und linke Rahmenwange (Teile 2, 3) werden mit einem Abstand von 6 mm zueinander an das Umlaufblech (1) angelötet. Das Lager für Schneckenwelle (5) und das Rahmenzwischenstück (6) werden nach den



Fertiges Fahrwerk der V 60

angegebenen Maßen eingelötet. Als nächstes sind die Pufferbohlen (4), Puffer (27), Kupplungshalter (7), Geländer (24), Handstangen (25) und Tritte (13, 14) anzulöten. Nun wird das Mehrfachlager (9) zugeschnitten und gebogen. Erst jetzt reißen wir die drei Bohrungen 2,1 ⌀ an und bohren diese. Nachdem wir den Lagerdeckel (10) angelötet haben, passen wir das Mehrfachlager an. Dafür legen wir die Schneckenwelle (34) in das Lager (5) und Mehrfachlager (9) ein, reißen entsprechend den zwei Bohrungen M 2 im Umlaufblech (1) am Mehrfachlager an und können nun zwei Löcher 2,1 ⌀ in das Mehrfachlager für die Befestigungsschrauben M 2 × 3 (40) bohren. Mit eingelegter Schneckenwelle schrauben wir jetzt das Mehrfachlager an. Bei der Anfertigung des Lagerbockes (8) lassen wir am besten nach unten etwas Material stehen, d. h., wir überschreiten das Höhenmaß 6 mm um etwa 0,5 mm auf 6,5 mm. Die Zwischenwelle (33) fertigen wir aus einer Ritzelwelle (32) und einer Schneckenwelle (34). Die Ritzelwelle wird nach der Zeichnung auf das angegebene Maß 22 mm gekürzt. Von der Schneckenwelle ziehen wir das große Zahnrad ab und pressen es auf die gekürzte Ritzelwelle nach Maß auf. Um dem Zahnrad genügend Halt zu geben, ritzen wir mit einem scharfen Gegenstand die Ritzelwelle an der Stelle, an der das Zahnrad sitzen soll, an mehreren Stellen des Umfanges ein. Jetzt können wir den Lagerbock (8) einpassen. Wir legen dazu die Zwischenwelle (33) ein und feilen von dem zugegebenen Material des Lagerbockes so viel ab, bis die Zahnräder der Zwischenwelle und Schneckenwelle gut im Eingriff laufen und löten den Lagerbock an. Nun können wir den Motor (31) einbauen. Zuvor muß noch vom Motorgehäuse etwas Material weggenommen werden, was aber die Stabilität des Motors nicht beeinflußt. Dazu ist von dem Blechmantel, der den Magnetkern um-

Stückliste für das Fahrwerk

Lfd. Nr.	St.	Benennung	Werkstoff / Abmessungen (mm)
1	1	Umlaufblech	Ms 1,2×25×79
2	1	Rahmenwange, rechts	Ms 1,5×8×79
3	1	Rahmenwange, links	Ms 1,5×8×79
4	2	Pufferbohle	Ms 1,5×7,2×25
5	1	Lager für Schneckenwelle	Ms 1,5×6×12
6	1	Rahmenzwischenstück	Ms 1,5×6×6
7	2	Kupplungshalter	Ms 1,2×6×18
8	1	Lagerbock	Ms 3×6,5×17
9	1	Mehrfachlager	Ms 1×17×33
10	1	Lagerdeckel	Ms 0,5×5×5
11	1	Motorschelle	Ms 0,2×14×65
12	1	Anschraublasche	Ms 1,5×5×14
13	2	Tritt, rechts	Ms 0,5×3×11,5
14	2	Tritt, links	Ms 0,5×3×11,5
15	2	Antriebskurbel	Ms 1,5×4×7
16	1	Antriebswelle	Stahldraht 2 ⌀, 16 lg.
17	2	Kuppelstange	Neusilber 0,5×2,6×48,6
18	1	Abdeckplatte, oben	Pertinax 0,3×9×54
19	1	Abdeckplatte, mitte	Pertinax 1×6,6×52
20	1	Abdeckplatte, unten	Pertinax 0,3×9×52
21	2	Zuleitungshalter	Pertinax 0,5×5×17
22	2	Stromabnehmer	Neusilber 0,2×1×52
23	2	Zuleitung	Cu-Litze etwa 0,8 ⌀, 19 lg.
24	4	Geländer	Stecknadel 0,6 ⌀
25	4	Handstange	Stecknadel 0,6 ⌀, 14 lg.
26	2	Trittleiter	Stecknadel 0,6 ⌀
27	4	Puffer	Zeuke
28	2	Kupplungsbügel	Zeuke Best.-Nr. 5041/01
29	2	Kupplungshaken	Zeuke Best.-Nr. 5042/01
30	2	Zugfeder	Zeuke Best.-Nr. 5111/40
31	1	Motor, komplett	Zeuke Best.-Nr. 5021/00
52	1	Ritzelwelle	Zeuke Best.-Nr. 5111/G 21
33	1	Zwischenwelle	siehe Bauanleitung
34	1	Schneckenwelle	Zeuke Best.-Nr. 5111/G 18
35	1	Treibradsatz	Zeuke Best.-Nr. 5111/G 15
36	3	Kuppelradsatz	Zeuke Best.-Nr. 5111/G 13
37	10	Kurbelzapfen	Zeuke Best.-Nr. 5111/52
38	4	Blattfeder	Zeuke Best.-Nr. 5111/44
39	2	Senkschraube	B M2×5 TGL 5683
40	8	Zylinderkopfschraube	M2×3 TGL 0–84
41	2	Isolierschlauch	1 ⌀, 9,2 lg.

schließt, auf der unteren Seite in axialer Richtung ein Streifen von etwa 6 mm Breite zu entfernen, damit später bei Einhaltung der Einbaumaße die Schnecke der Schneckenwelle nicht am Motor schleift. Weitere Angaben über zu entfernendes Material am Motor sind der Zusammenstellungszeichnung zu entnehmen. Die Ritzelwelle (32) wird jetzt auf den Motor aufgesteckt,



Diesellokomotive V 60 in der Nenngröße TT

der Motor auf das Umlaufblech (1) gelegt, wobei gleichzeitig das freie Wellenende der Ritzelwelle in die dafür vorgesehene Bohrung im Mehrfachlager gesteckt wird. Jetzt kann die Motorschelle (11) angelötet werden, nachdem wir vorher die Anschraublasche (12) an die Schelle angelötet haben. Nach dem Festschrau-

ben des Motors mit den beiden Senkschrauben (39) wollen wir versuchsweise mit geringer Spannung den Antrieb laufen lassen.

Der nächste Arbeitsgang ist der Einbau der Radsätze und Stromabnehmer. Da das Modell einen verhältnismäßig großen Achsstand hat, erscheint es angebracht, von den beiden inneren Radsätzen die Spurkränze abzudrehen. Bei einwandfreier Gleislage auf der jeweiligen Anlage kann aber darauf eventuell verzichtet werden. Die beiden Antriebskurbeln (15) werden mit dem gleichen Versatz der Bohrungen für die Kurbelzapfen wie bei den fertig gekauften Radsätzen auf die Antriebswelle (16) aufgepreßt. Nachdem wir die beiden Antriebskurbeln mit einem roten Farbanstrich versehen haben, werden die Antriebswelle und die vier Radsätze mit den beiden Kuppelstangen (17) durch das Einpressen der Kurbelzapfen (37) miteinander verbunden. Der Treibradsatz (35) hat gegenüber den Kuppelradsätzen (36) ein größeres Gegengewicht. Um ein einheitliches Bild zu erhalten, ist es zweckmäßig, vom Treibradsatz (mit Schneckenrad) die Räder mit den großen Gegengewichten abzuziehen und gegen Räder von Kuppelradsätzen auszutauschen.

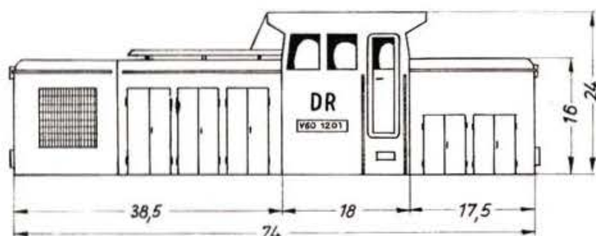
Die obere Abdeckplatte (18) wird mit der mittleren (19) zusammengeklebt, wobei die Bohrungen 2,1 ⌀ und die Ausschnitte 3 × 8 mm genau übereinstimmen müssen. An die mittlere Abdeckplatte kleben wir zu beiden Seiten die Stromabnehmer (22) an, an die wiederum die Zuleitungen (23) angelötet werden. Nun kann die untere Abdeckplatte (20) angeklebt werden. Die durch die Kuppelstangen miteinander verbundenen Radsätze werden in die Rahmenwangen (2, 3) eingelegt und die komplette Abdeckplatte so angepaßt, daß die Ausschnitte 1,2 × 2,0 mm der unteren Abdeckplatte genau mittig zwischen zwei Radsätzen zu liegen kommen. Die Gewindebohrungen M 2 für die Befestigung der kompletten Abdeckplatte werden am Rahmenzwischenstück (6) und am Lager für Schneckenwelle (5) angerissen und gebohrt. Jetzt kann die komplette Abdeckplatte angeschraubt werden, nachdem vorher über die beiden Stromabnehmerzuleitungen die Isolierschläuche (41) geschoben wurden. Die beiden Zuleitungshalter (21) werden um 180° zueinander versetzt angeschraubt. Mit zwei Störschutzdrosseln (die zum Motor gehören und deshalb in der Stückliste nicht genannt und zur besseren Übersicht auch nicht eingezeichnet sind) wird die Verbindung zwischen den Zuleitungen und den Anschlußfahnen am Motor hergestellt. Anschließend werden die Blattfedern (38) eingelegt.

Ist die nun folgende Probefahrt zu unserer Zufriedenheit ausgefallen, sind die noch fehlenden Teile wie Kupplungsbügel (28), Kupplungshaken (29) und Zugfedern (30) entsprechend der Zeichnung einzusetzen und die Trittleitern (26) anzulöten. Die Bohrungen für die Trittleitern werden erst bei der Montage gebohrt.

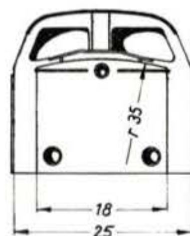
Damit wäre der Bau des kompletten Fahrwerkes abgeschlossen. Die Anfertigung der Aufbauten soll dem Erbauer überlassen bleiben. Sie werden aus Ms-Blech, 0,5 dick, gefertigt. Die aufgelöteten Vorbautentüren sind aus Ms-Blech, 0,2 dick, und die Kühler- und Lüftergitter aus feiner Ms-Gaze. Die Handstangen werden ebenfalls aus Stecknadeln, 0,6 ⌀, hergestellt. Die Maße sind den Ansichtszeichnungen zu entnehmen.

Für die Befestigung der Aufbauten, die wir als ein zusammenhängendes Teil anfertigen, löten wir von innen Messingklötzer von etwa 5 × 5 × 5 mm an und schneiden in diese M-2-Gewinde an den Stellen, an denen sich in dem Umlaufblech die vier Senklöcher 2,1 ⌀ befinden. Mit vier Senkschrauben M 2 × 6 werden dann die Aufbauten am Fahrwerk befestigt. Nachdem wir die Lok wieder auseinandergenommen haben, reinigen und entfetten wir alle Teile für den Anstrich. Diesen führen wir folgendermaßen aus:

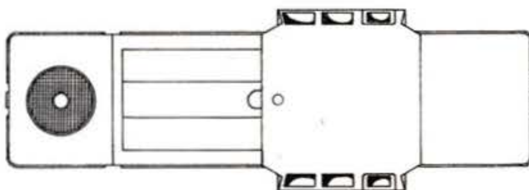
Das Fahrwerk mit den Handstangen, Puffern und Tritten	schwarz,
die Aufbauten	rot,
die Handstangen an den Aufbauten	schwarz,
die Kühler- und Lüftergitter	dunkelgrau.



Seitenansicht



Vorderansicht

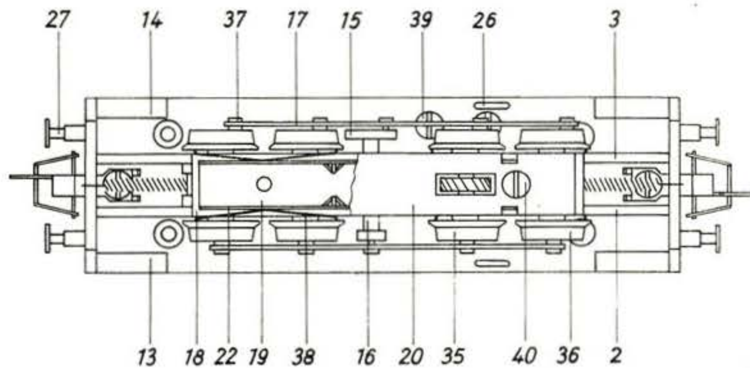




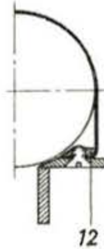
Draufsicht

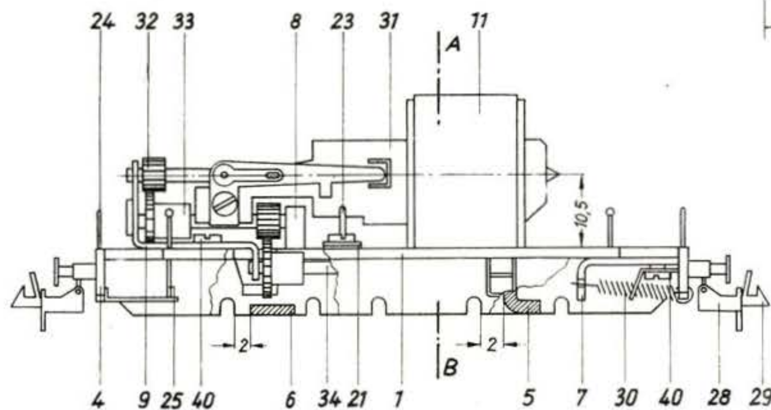
Rückansicht ▸

1964	Datum	Name		K. Pieper Henningsdorf b. Bln. Str. d. Friedens 69	Nenngröße TT
Gezeichn.	8. Juli				
Geprüft	9. Juli				
Maßstab 1:1	Diesellokomotive V 60 der DR Ansichten der Aufbauten				Zeichnungsnr.



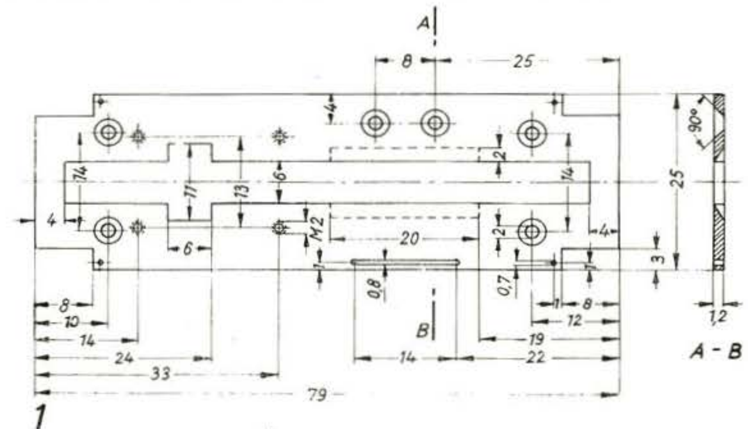
Untersicht des Fahrwerkes

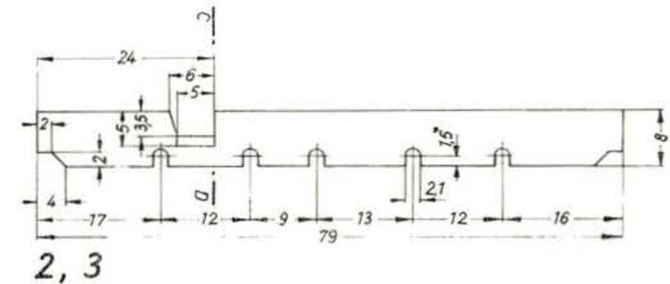


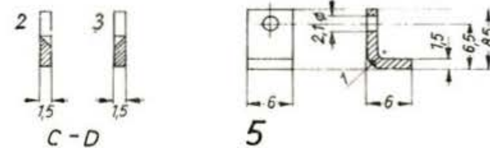


Seitenansicht des Fahrwerkes

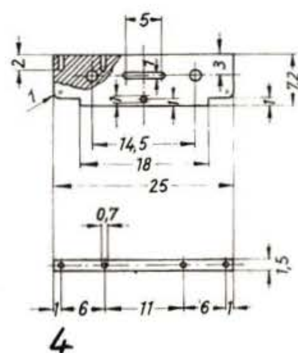
Ohne Radsätze, Abdeckplatten und Stromabnehmer



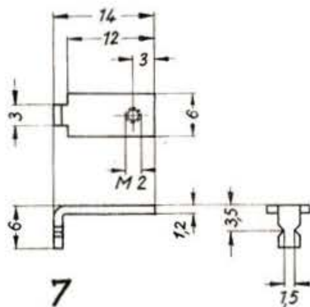




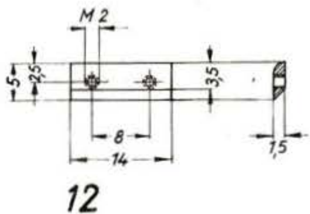
1964	Datum	Name		K. Pieper Henningsdorf b. Bln. Str. d. Friedens 69	Nenngröße TT
Gezeichn.	16. Mai	Frank			
Geprüft	19. Mai	[signature]			
Maßstab 1 : 1	Diesellokomotive V 60 der DR Ansichten und Einzelteile Nr. 1-3, 5				Zeichnungsnr.



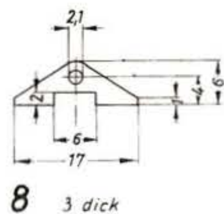
4



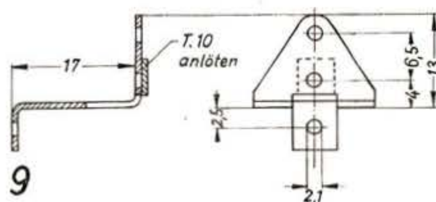
7



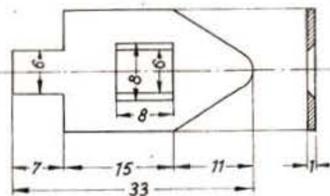
12



8 3 dick

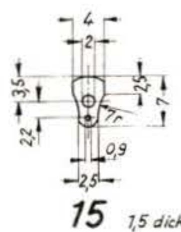


9

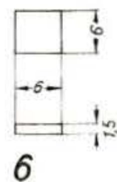


Zuschnitt Teil 9

17 0,5 dick



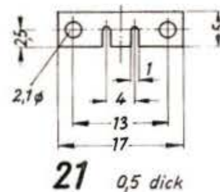
15 1,5 dick



6

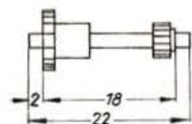


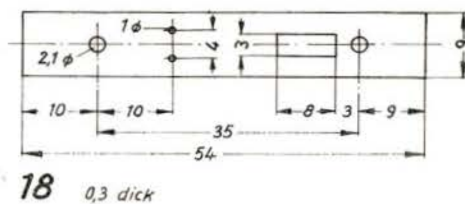
13 Teil 14 spiegelgleich



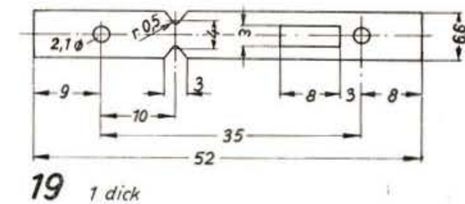
21 0,5 dick

33

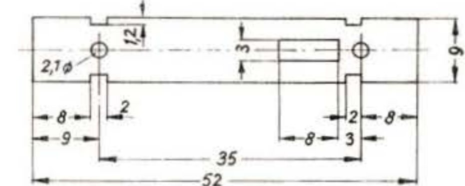




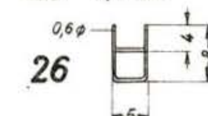
18 0,3 dick



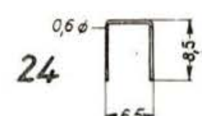
19 1 dick



20 0,3 dick



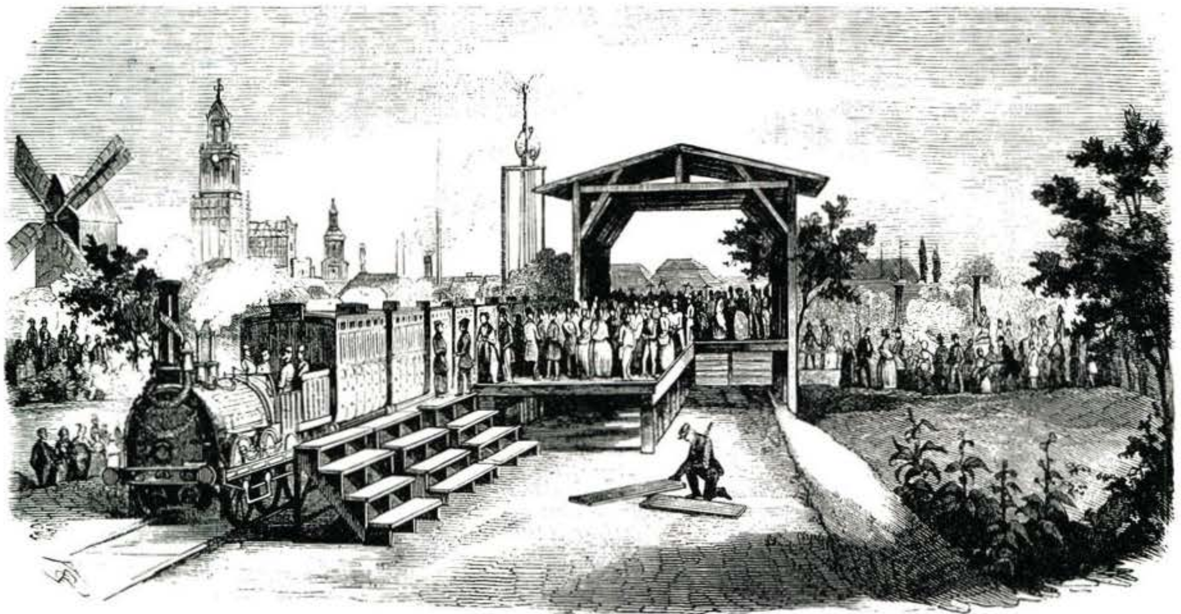
26



24

1964	Datum	Name		K. Pieper Henningsdorf b. Bln. Str. d. Friedens 69	Nenngröße TT
Gezeichn.	28. Juni	Franke			
Geprüft	30. Juni	[signature]			

Maßstab	Diesellokomotive V 60 der DR	Zeichnungsnr.
1:1	Einzelteile Nr. 4 - 33	



Beginn der Probefahrt der Potsdam—Magdeburger Eisenbahn in der Interimsbahnhalle in der Brandenburger Vorstadt

„Die Einweihung der potsdam-magdeburger Eisenbahn"

Am 22. September 1838 wurde die Teilstrecke Zehlendorf—Potsdam der Berlin-Potsdamer-Eisenbahngesellschaft eröffnet. Da sich jedoch der weitere Ausbau dieser Strecke in Richtung Magdeburg verzögerte, war die Elbestadt erst ab 15. Juli 1843 von Berlin aus per Eisenbahn zu erreichen. Hierbei mußte allerdings der Umweg über Jüterbog—Wittenberg—Roßlau—Dessau—Köthen in Kauf genommen werden. Erst am 7. August 1846 konnte die direkte Verbindung zwischen Berlin und Magdeburg über Brandenburg eröffnet werden.
Unser Leser Wolfgang Valtin aus Berlin-Wilhelmsruh übersandte uns ein Blatt der „Illustrierte Zeitung", No. 166, vom August 1846, dem wir nachfolgenden Artikel einschließlich der Überschrift von der Probefahrt der Potsdam-Magdeburger Eisenbahn entnahmen.

„Nachstehend geben wir eine bildliche Darstellung der Interimsbahnhalle (siehe Bild, d. Red.) zur Eisenbahnfahrt auf der potsdam-magdeburger Eisenbahn, welche in der hiesigen brandenburger Vorstadt auf ebenem Felde erbaut worden ist, um bis zur vollständigen Überbrückung der Havel an der langen Brücke und dem berlin-potsdamer Bahnhofe zur Expedition der Fahrten vom 7. August d. J. ab benutzt zu werden.

Dieses Bild ist aufgenommen am 2. August vor der Abfahrt der ersten Hauptprobefahrt von Potsdam nach Magdeburg und zurück, da eine andere feierliche Einweihungsfahrt nicht stattfinden soll, was wir jedenfalls für gut halten, da die jetzige Geldklemme jede Ersparniß dringlich und empfehlenswerth macht.

Die ganze Fahrt am 2. August war wegen des heitern Tages und der heitern Gesellschaft mit Recht eine Volksfestfahrt, und bei dem gediegenen Baue dieser Eisenbahn, wofür ihn alle Sachverständigen erklären, kann mit Gewißheit eine große Personenzahl erwartet werden.

Es mochten wol an 800 Personen sein, welche die Reisegesellschaft bildeten, aus Herren und Damen bestehend. Die Locomotive Jupiter führte den Zug und war mit Blumenkränzen und Laubgewinden festlich geschmückt. Die sämtlichen Wagenbeamten trugen ihre neuen Uniformen, blau mit roth und silbernen Abzeichen. Sie zeichneten sich durch aufmerksames und freundliches Betragen gegen die Reisenden rühmlichst aus.

Die Directionsmitglieder und die leitenden Bahnbaubeamten, denen sich der königl. Oberpräsident, Hr. v. Meding, von hier angeschlossen hatte, besichtigten mit aller Vorsicht die vielen Brückenübergänge und was sonst auf der ganzen Strecke zur Sicherung des Baues und der Fahrt nothwendig erschien. Der Bau dieser Eisenbahn ist durchweg als solid zu bezeichnen. Wir müssen dies rühmend anerkennen, um jeder lieblosen Beurtheilung zu begegnen; möge jeder Beurtheiler sich erst selbst davon überzeugen, ehe er sein Urtheil ausspricht; darum müssen wir es auch als ganz praktisch und lobend anerkennen, daß der Hr. Oberpräsident die Staatsaufsicht durch seine persönliche Ueberzeugung mit ausgeübt und auf diese Weise durch die That bewiesen hat, wie der Staat durch seine höchsten Organe die Sicherheit der Anlage zu wahren bestrebt ist. Es machte diese Art und Weise des Hrn. Oberpräsidenten, die Staatsaufsicht hierbei zu handhaben, einen sehr guten Eindruck auf die ganze Reisegesellschaft.

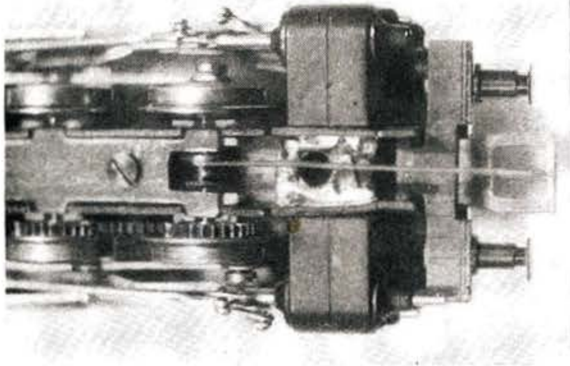
Dies that sich besonders kund bei dem sehr bedeutenden Brückenbau über die Havel bei Werder, und als der Bahnzug bei dem sogenannten Jesericher Loche zwischen Werder und Brandenburg anlangte.

Die mitreisenden Baubeamten erzählten viel von den bekannten Schwierigkeiten der Ausfüllung dieses Sumpfloches und beschwichtigten jede etwa aufkeimende Besorgniß für die Zukunft, indem hier immerwährend eine besondere Aufsicht auf etwanige Senkungen des Bodens und der Schienen stattfände. Wie fest und dauerhaft die Ausfüllung dieser viele Besorgnisse rege erhaltenden Sumpfstelle geschehen ist, kann daraus erkannt werden, daß auf beiden Seiten die Sumpferde in die Höhe gepreßt, ja sogar geborsten ist, so hat sie nachgegeben. Jetzt ist jede Besorgniß für gehoben zu erachten.

Der erste Haltpunkt war auf dem Eisenbahnhofe vor Brandenburg, und da die Hitze des Tages so drückend

Vordere Entkupplungseinrichtung für Pikolok BR 80

Angeregt durch viele Veröffentlichungen Ihrer Zeitschrift, die sich mit Verbesserungen an vorhandenen Industriemodellen beschäftigen, möchte ich schildern, wie ich an Pikoloks der BR 80 vorn eine Entkupplungseinrichtung anbrachte.
Benötigt werden eine Hinterachse der BR 80 mit Entkupplungshaken oder die Einzelteile für Kupplungshaken der BR 80.
Die Achshalterplatte wird entfernt und vorn mit demselben Einschnitt wie hinten versehen, um Platz für



den Mitnehmer und den Kupplungshaken zu schaffen. Dann werden die beiden Kuppelstangen abgeschraubt. Von der Vorderachse der umzubauenden Lok wird ein Rad abgezogen und die Kupplungseinrichtung aufgeschoben. Wenn man sich eine komplette Hinterachse der BR 80 mit Rädern und Kupplungseinrichtung besorgt hat, kann man diese auch verwenden. Man muß aber dann den Kupplungshaken umdrehen.

Beim Aufschieben des Mitnehmers muß darauf geachtet werden, daß dieser fest sitzt und Abstand von der Achshalterplatte hat.
Nun ist noch die Halteplatte für den Zylinderblock zu verändern, da an diese bei Beibehaltung der alten Lage der Kupplungshaken anstößt. Die Halteplatte wird durch Lösen der Schraube entfernt und an den Längsseiten so weit abgefeilt, daß sie zwischen die Längsträger paßt. Dort wird sie so tief gesetzt, daß sie den Kupplungshaken nicht mehr behindert, und an die Längsträger angelötet. Die Schraube für den Zylinderblock muß um so viel gekürzt werden, wie die Halteplatte tiefer gesetzt wurde. Zuletzt muß dann nur noch der Kupplungshaken und das Kupplungsstück zueinander passend gefeilt werden. Mit den so umgebauten Loks (siehe Bild) kann man sehr gut rangieren.

Günter Heidel, Crimmitschau/Sa.

TT-Wagen umgebaut

Nicht jeder Modelleisenbahner ist in der glücklichen Lage, mehrere Quadratmeter in seinem Heim für den Bau oder das Aufstellen einer Anlage in Anspruch nehmen zu können. Was bleibt da anderes übrig, als ▸



Bild 1

geworden war, daß alle Fahrgäste nach Erquickung in der Bahnhalle und Restauration verlangten, so ist nicht zu beschreiben, mit welchem Jubel diese Erquickung gesucht ward; und die Heiterkeit der ganzen Reisegesellschaft steigerte sich auf der Reise bis nach Magdeburg, die folgenden Restaurationlocale in Genthin und Burg wurden mit stürmischem Jubel begrüßt und besetzt. Besonders lobten die Herren das gute bayerische Bier in der Restaurationshalle vor Burg; ein Jeder zapfte sich seinen Bedarf möglichst selbst, und die Wirthe sind dabei gewiß nicht zu kurz gekommen, denn gern ward das Geld gegeben, wenn man nur etwas erlangen konnte.
In Brandenburg gerieth die Locomotive Jupiter beim Einnehmen von Wasser und Brennmaterialvorrath von den Schienen in den Sand, weil die letztere ohne sichtbare Bezeichnung zu früh endeten. Es ward daher die Reserve-Locomotive zur Zugführung bestimmt; aber auch diese traf das Schicksal, bei der Einfahrt in die Festungswerke von Magdeburg, als sie Wasser einnehmen wollte, in den Sand zu gerathen, so daß die ganze Reisegesellschaft aussteigen und mühsam an den Wagen durcharbeiten mußte, um auf die Fußbahn zu kommen. Dieser Unfall trübte inzwischen keineswegs die Heiterkeit der Fahrgäste, denn es war keine Gefahr vorhanden.
Als wir aber an dem noch unvollendeten Perron im magdeburger Bahnhofe angekommen waren, fehlte es an Droschken zur Aufnahme und Beförderung der von der Sonnenhitze ganz ermatteten Reisenden; daher der größte Theil derselben den Weg nach der Stadt zu Fuß machen und sich somit noch mehr erhitzen mußte. Bei dem Brückenthor zeigte sich ein neues Uebel: der Einnehmer verlangte von den Fremden, das heißt, von denjenigen Fußgängern, welche keine Magdeburger waren, einen Brückenzoll von 7 Pfennigen von jeder Person, also einen Leibzoll!!
Es wird wol nur dieser Angabe bedürfen, um diesen Leibzoll aufheben zu sehen; es hat für jeden Fremden sehr viel Drückendes und Unangenehmes, hier wegen einer solchen Besteuerung an- und aufgehalten zu werden. Es liegt hierin eine Erinnerung an den in alter Zeit üblichen Judenleibzoll! Die Droschken haben kein empfehlendes Ansehen. Alles schreckt vor dem Gebrauche zurück, nur die Nothwendigkeit läßt sich ihrer bedienen; darum darf erwartet werden, daß auch die Fuhrherrn in Magdeburg sich beeilen werden, besseres Droschkenfuhrwerk anzuschaffen, sie können dabei nur gewinnen.
In Magdeburg zerstreute sich die Reisegesellschaft sogleich in die verschiedenen Restaurationen oder zu Bekannten. Um 4¾ Uhr ging die Fahrt von Magdeburg nach Potsdam zurück, wo wir um 10 Uhr Abends anlangten; von Brandenburg ab führte die Locomotive der Jupiter wieder den Bahnzug. Die Gesellschaft war und blieb in Lust und Freude auf der ganzen Fahrt, und ein jeder Theilnehmer bewahrt eine dankbare Erinnerung und die besten Wünsche für das Gedeihen dieser erweiterten Eisenbahnverbindung, die ganz geeignet ist, eine große Vergnügungsbahn zwischen Berlin, Potsdam und Magdeburg zu werden und zu bleiben."

gedrängt zu bauen und sich eventuell für die Nenngröße TT zu entscheiden. Unter diesen Gesichtspunkten entstand auch die im Bild 1 gezeigte Anlage, die eine Größe von nur 1,00 × 1,50 m hat. Zwangsläufig waren auf ihr die Steigungen mit in die Kurvenabschnitte gelegt und zudem noch recht „steil". Bei den ersten Probefahrten auf dieser Anlage kam es dann auch zu



Bild 2

dem erwarteten schweren Kurvenlauf; allerdings nur bei den Personen- und Gepäckwagen. An einen Umbau der Anlage war wegen des großen Aufwandes nicht zu denken. So wurden kurzentschlossen die Wagen umgebaut, was verhältnismäßig einfach auszuführen ist, wenn der Achsstand von 71 mm auf 57 mm verkleinert wird. Der Erfolg rechtfertigt den nachfolgend beschriebenen Umbau, zumal sich das Aussehen der Wagen keinesfalls verschlechtert (Bild 2).

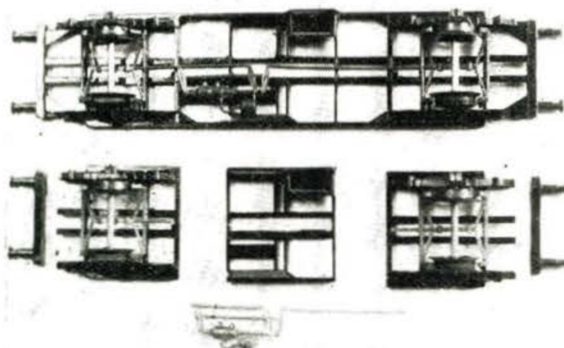


Bild 3

Zunächst ist das Wagenunterteil mit der erforderlichen Vorsicht vom Wagenkasten zu lösen und entsprechend Bild 3 mit einer feinen Feile in zwei Pufferbohlen, zwei Achsteilstücke und ein Mittelstück zu zerlegen, nachdem vorher das Bremsgestänge in der Nähe der beiden Bremszugrahmen getrennt und das Mittelteil mit dem Bremszylinder abgehoben wurde. Wie auf Bild 4 zu erkennen ist, werden in den Blechstreifen,

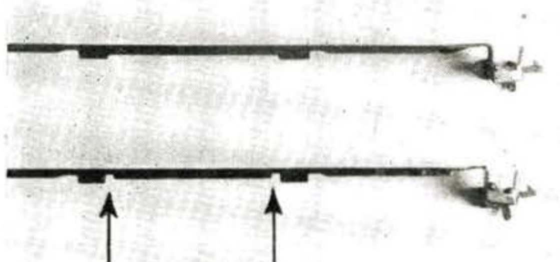


Bild 4

an den beiderseits die Kupplungen angelötet sind, zwei Einschnitte von 1,5 × 1,5 mm gefeilt. Damit sind die vorbereitenden Arbeiten abgeschlossen und der Zusammenbau kann beginnen. Mit eingelegtem Kupplungsteil werden die beiden Achsteilstücke symmetrisch eingeklebt. Hierbei wird der Achsstand durch das Kupplungsteil bereits festgelegt. Er beträgt 57 mm. Dann werden die beiden Pufferbohlen unter die Wagenplattformen geklebt. Nach dem Einkleben des Mittelstückes wird in dieses ein neues Loch (1 mm ⌀) für die Befestigung des Bremszylinders gebohrt. Zum Schluß wird das Bremsgestänge auf die entsprechende Länge geschnitten und ebenfalls angeklebt.

Klaus Pieper, Hennigsdorf

Bau eines Gepäckanhängers für Busse

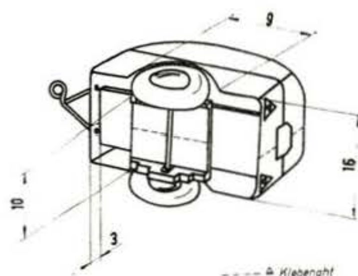
Benötigtes Material: ein „Robur"-LKW-Anhänger, ein PKW „EMW", Kunststoffleim, Farbe und etwas Ballast.
Benötigtes Werkzeug: Laubsäge, kleine Schlichtfeile, Flachzange und sehr feinkörnige Schmirgelleinwand.

Den LKW-Anhänger zerlegen wir in alle Einzelteile und fertigen dann als erstes den Kofferaufbau. Die Plane des Anhängers verkürzen wir auf 16 mm. Die



Robur-Bus mit selbstgebautem Gepäckanhänger; der etwas verlaufene Strich an der Seitenwand wurde inzwischen korrigiert.

Klebenaht müssen wir sauber verputzen und mit Sandpapier nachschleifen. Die ehemaligen Stirnwände der Plane werden nun die Seitenwände des Gepäckanhängers. In der Mitte einer jeden Seitenwand wird nun ein Schutzblech mit einem Durchmesser von 9 mm ausgesägt (ebenfalls sauber verputzen, nach hinten etwas auslaufen lassen). In der vorderen Hälfte des Anhängers müssen wir etwas Ballast unterbringen, da dieser sonst hintenüberkippt.
Nun ist das Fahrgestell an der Reihe. Vom Kasten des LKW-Anhängers sägen wir eine Stirnwand bei 25 mm ab. Den Drehschemel des „Robur"-Anhängers verringern wir in der Breite auf 10 mm. Das geschieht,



indem wir in Mitte des Drehschemels einen Streifen von 2 mm Breite heraussägen.
Die abgetrennte Stirnwand kleben wir 3 mm tief, längs zur Fahrtrichtung, in den Kofferaufbau ein. Darauf kleben wir den Achshalter (den ehemaligen Drehschemel). Wir verwenden die Räder vom „EMW" (neue, verbesserte Ausführung der Räder). Die Anhängegabel stellen wir aus der des LKW-Anhängers her. Allerdings müssen wir die Befestigungsösen abschneiden. Die Gabel schmelzen wir in die Vorderwand des Kofferanhängers. Der Anhänger wird entsprechend dem Bus lackiert: Oberteil weiß, Unterteil weinrot, blau oder grün. Die Radkappen „verchromen" wir mit Silberbronze. Als Abschluß kleben wir vorn ein Reserverad und hinten Kennzeichen und Schlußlichter an.

Peter Tiersch, Glauchau/Sa.

POST

Handel mit der Lok BR 99

Die Firma Alfred Schöne, Radio, Freiberg/Sa., Korngasse 7, ist bei uns vorstellig geworden, und zwar wegen des Leserbriefes im Heft 6/1964, Seite 193. Die Ausführungen sind nicht zutreffend, da die Schmalspurnebenbahn, Artikel GHG 104/641, nur im Geschenkkarton zur Auslieferung kommen kann. Es ist ja bekannt, daß Artikel aus Geschenkkartons grundsätzlich nicht einzeln verkauft zu werden brauchen. Der Einzelpreis des jeweiligen Artikels, ob Lokomotive oder Waggons, ist dem Einzelhandel nicht bekannt. Wahrscheinlich werden diese Artikel überhaupt nur in dem Geschenkkarton zum Versand gebracht, jedenfalls sind sie unserem Betrieb einzeln noch nicht angeboten worden. Es ist deshalb auch nicht möglich, daß in diesem Zusammenhang Herr Schöne angeblich zur Bedingung gemacht haben soll, die Lok nur abzugeben, falls auch Schienen mit gekauft werden.
Eine Rückfrage beim Rat des Bezirkes bestätigte uns unsere Auffassung.

Industrie- und Handelskammer
des Bezirks Karl-Marx-Stadt,
Kreisgeschäftsstelle Freiberg und
Brand-Erbisdorf
Rothe, Leiter der Kreisgeschäftsstelle

VEB Spezialprägewerke Annaberg-Buchholz antwortet

Wir haben mit Interesse den Artikel Ihres Lesers M.-W. Rathenow im Heft 6/64, Seite 193, gelesen und wollen hierzu einmal grundsätzlich Stellung nehmen.

Unser Betrieb hat sich durch die Herstellung von Landfahrzeugen im Maßstab 1 : 87 einen großen Kundenkreis erworben. Die rege Nachfrage nach diesen Modellen beweist uns, daß wir in Qualität und Ausführung in vielen Fällen dem Wunsch der Modelleisenbahner entsprochen haben. Zweifellos ist es so, daß wir zur Zeit den Bedarf an unseren Spielwaren noch nicht decken können. Im Laufe des Jahres 1964 sind jedoch 52 400 Stück Modellfahrzeuge allein an das GHG Möbel und Kulturwaren, Berlin-Pankow, geliefert worden, wobei sie sich unterschiedlich auf die Typen Straßendampfwalze, Schwerlastanhänger, Tatra-Zugwagen, Robur-Omnibus, Barkas-Kastenwagen, Raupenschlepper KT 50, Robur-Kofferwagen, Robur-Lkw mit Anhänger sowie 1000 Stück Doppelgarage verteilen. Wir können deshalb nicht verstehen, daß der Tatra-Zugwagen, wie im Artikel von Michael-Wolfgang Rathenow angegeben, nur als Ausstellungsstück im Schaufenster zu sehen war.
Unser Betrieb stellt nach Abstimmung mit der Erzeugnisgruppe „Plastspielwaren“ — Untergruppe Miniaturen — im Maßstab 1 : 87 nur Lkw und einen Teil der Omnibusse her. Wir wollen auf diesem Wege allen Modellbahnfreunden sagen, daß Pkw von uns zur Zeit und auch in Zukunft nicht gefertigt werden.

Dem Wunsche unseres 14jährigen Modellbahnfreundes, auch die Pkw-Typen, die in unserem Straßenverkehr vertreten sind, im Modell herzustellen, können wir also nicht entsprechen. Wir geben diese Frage weiter an unsere Kollegen bei den Firmen Herr KG, Berlin, und Hauffe, Dresden.
Die Anregungen, weitere Lkw- und Omnibustypen zu bringen, können wir mit dem Hinweis beantworten, daß wir beabsichtigen, zunächst die Fahrzeuge, die auf einer sozialistischen Großbaustelle zu finden sind, herzustellen, wie z. B. ein Gurtförderband, Zementsiloanhänger, Universal-Bagger UB 80, Betonmischer usw.
Selbstverständlich wird auch der Tiefladeanhänger TL 12 sowie einige Muldenkipper und der neu gefertigte Lkw W 50 nicht fehlen; wir beabsichtigen, auch ausländische Fahrzeuge nachzubilden.
In unserem weiteren Programm werden wir uns 1965 mit der Entwicklung von militärischen Spielwaren beschäftigen, so daß ein Panzer und auch eine Rakete mit Autolafette 1966 für den Modellbahnfreund im Handel zu haben sein wird. Das Programm „Old-Timer“ wird von uns erst ab 1965 aufgenommen werden.
Wir hoffen, einen kleinen Einblick in unser zukünftiges Vorhaben auf dem Modellspielwarensektor gegeben zu haben. Wir freuen uns über jede helfende Kritik und natürlich auch über eine Anerkennung unserer gebrachten Leistung.

VEB Spezialprägewerk Annaberg-Buchholz,
Seidel, i. V. des Werkleiters,
Weiß, Technischer Leiter

Kein Ärger mit der Piko-Lok BR 23

Im Heft 6/64, Seite 194, wurde die Lok BR 23 aus unserer Produktion kritisiert. Die beiden Modellbahnfreunde Günther und Erich Feuereißen aus Plauen bemängeln die schlechte Stromübertragung an dieser Lok. Dazu nehmen wir wie folgt Stellung:
Die Lok BR 23 wurde konstruktiv mit mehreren Stromabnehmern über die gesamte Loklänge versehen, um von vornherein diese Punkte, die in der Kritik als Nachteile herausgestellt wurden, zu vermeiden. Die Stromabnahme bei der Lok BR 23 geschieht folgendermaßen: Ein Pol wird von dem rechten Antriebsrad, von dem rechten Laufrad des Nachläufers und von zwei Rädern des vorderen Tenderdrehgestells erfaßt.

Dagegen läuft der andere Pol über das linke Rad des Vorläufers, das linke Treibrad und das linke Rad des Nachläufers. Dieser Pol liegt auf Masse (links und rechts in Fahrtrichtung der Lok gesehen).
Wir nehmen an, daß bei der Lok unserer Modellbahnfreunde die beiden Kontaktfedern vom Tender auf den Nachläufer und vom innerhalb des Gehäuses liegenden Kontaktstift zur Feder einen schlechten Kontakt gaben. Eine Verlängerung der Schleiffedern zum zweiten Treibrad dürfte wenig Erfolg haben, da der zweite Radsatz konstruktiv 0,5 mm über Schienenoberkante steht und dadurch nur bei Schienenunebenheiten oder Verklemmen im Schienenradius Kontakt geben kann.

Reklamationen in dieser Art sind uns nicht bekannt. Im Gegenteil, diese Lok ist in der Stromaufnahme eine der sichersten Maschinen. Die mehrfache Stromabnahme bei Modellbahnerzeugnissen ist uns bekannt und wurde bei allen Neukonstruktionen in den letzten Jahren angewendet.

Wir hoffen, daß wir bei unseren Lesern mit dieser kurzen Erläuterung einige Unklarheiten beseitigt haben. Wir sind jederzeit bereit, Ratschläge und Verbesserungen, die eine Weiterentwicklung unserer Erzeugnisse zur Folge haben, entgegenzunehmen und zu verwirklichen. VEB Piko Sonneberg, Kundendienst

HORST KOHLBERG, Ing. GÜNTER FROMM, Erfurt

Bauanleitung für einen Rottenkraftwagen der DR

Инструкция конструкции для путевого моторного вагона ДР (Герм. Гос. Ж. Д.)

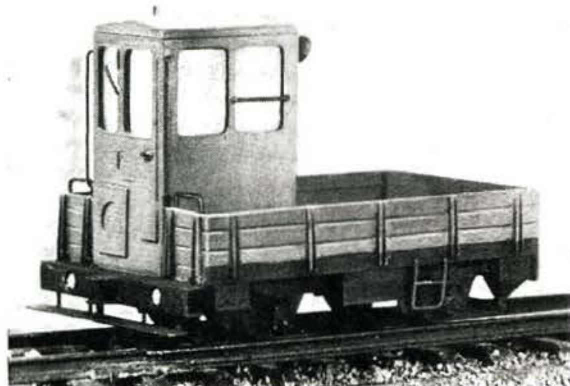
Construction of Railway Motor Truck for Line-Workers of DR (German State's Railways)

Construction d'un automobile aux rails pour cantonniers de la DR (C. F. National Allemand)

Seit einigen Jahren ist bei den Bauzügen und Bahnmeistereien der Deutschen Reichsbahn der Rottenkraftwagen (SKL) eingesetzt. Er hat eine eigenartige Form und ist dadurch sicher schon manchem Eisenbahnfreund aufgefallen. Mir gefiel dieses Fahrzeug, und ich baute es nach. Da sich das Modell durch eigenen Antrieb auf der Anlage fortbewegen sollte, wurde das Führerhaus etwas verbreitert, um einen Motor unterzubringen.

Der Motorwagen und der Anhänger werden aus 2-mm-Messingblech auf der Bodenplatte (Teile 1 und 31) aufgebaut. In Teil 1 werden die Aussparungen für die Räder und den Motor ausgesägt. Die Löcher 1,4 mm ⌀ für die Motorbefestigung werden gebohrt.

Als nächstes werden die Rahmenwangen und Pufferbohlen angelötet. Die nichtangetriebene Achse erhält eine Dreipunktlagerung. Dafür wird die Achsbohrung im Rahmen etwas nach oben und unten nachgefeilt und in Achsmitte des Teils 14 an das Bodenblech angelötet. Die Räder für den Motorwagen müssen allerdings aus Metall gedreht und isoliert werden. Wer diese Möglichkeit nicht hat, kann evtl. Laufräder von der Gützold-Lok BR 64 nehmen. Dann werden sich die Maße aber etwas ändern.



Modell des Rottenkraftwagens

Nach Anfertigung der Teile für das Führerhaus löten wir dieses zusammen und heften es an der Bodenplatte an. Nun kommt die schwierigste Arbeit bei diesem Fahrzeug: der Motoreinbau mit Antrieb. Hierbei wird der kleine Piko-4-V- bzw. 12-V-Motor verwendet. Der Motor wird senkrecht befestigt. Die 1,4-mm-Bohrungen in der Bodenplatte werden auf die Motorstirnwand übertragen und mit M 1,4 Gewinde gebohrt. Diese Gewindebohrungen befestigen den Motor sicher. Der Motor muß allerdings für diese Prozedur auseinandergenommen werden.

Nach dem Reinigen des Motorgehäuses können wir den Motor wieder zusammensetzen und mit zwei M 1,4 Schrauben befestigen. Zu beachten ist, daß die Schrauben nicht zu lang sind, damit die Ankerwicklung nicht beschädigt wird.

Als Schneckenrad verwenden wir ein 0,8 bis 1,0 mm schmales Zahnrad Mod. 0,4 mit etwa 7 mm ⌀. Die Zähnezahl spielt keine Rolle. Dieses Zahnrad wird auf der Antriebsachse befestigt. Die Antriebsschnecke müssen wir uns selbst anfertigen.

Ein Stück halbharter Messingdraht 0,4 mm ⌀ wird um ein Stück Rundmaterial 1,0 bis 1,2 mm ⌀ in Federform gewickelt. Von dieser Spirale werden 6 Windungen abgezwickt und auf die Motorachse aufgeschoben. Das letzte Stück wird mit der Achse verlötet. Die Spirale wird nun so auseinandergedrückt, daß die Gänge das Zahnrad mitnehmen. Diese Arbeit erfordert viel Geduld. Die Stellung des Motors bzw. den Zahneingriff können wir durch Zwischenlegen von Drahtstückchen zwischen Motorstirnwand und Bodenplatte etwas justieren.

Für die Stromabnahme schrauben wir eine Pertinaxbrücke zwischen die Rahmenwangen. Auf diese Brücke nieten wir zwei dünne Messingblechstreifen. Darauf wird Stahldraht von höchstens 0,3 mm ⌀ als Strom-

Stückliste

Lfd. Nr.	Anzahl	Benennung	Werkstoff / Abmessung (mm)
1	1	Bodenplatte für Rottenkraftwagen	Ms 52×30×2
2	2	Rahmenwange für Rottenkraftwagen	Ms 54,5×7×1
3	1	vordere Pufferbohle	Ms 30×10,5×0,5
4	1	hintere Pufferbohle	Ms 30×3×0,5
5	1	Trittbrett	Ms 30×3,5×0,5
6	4	Achslagerblende	Polystyrol handelsüblich
7	4	Sandbehälter	Ms 6×4×3
8	2	Werkzeugkasten	Ms 9×5×3
9	2	Gleisräumer	Winkelprofil 1/1, 33 lg.
10	2	Trittleiter	Draht 0,5 ⌀, 26 lg.
11	1	Stromabnehmer	s. Zeichnung
12	2	Radsatz	Metall 8,5 Laufkranz⌀
13	1	Zahnrad	Ms
14	1	Mittellager	Ms 5×4×3
15	2	Kuppelkopf	Ms 10×4×0,5
16	1	Motor	Piko handelsüblich
17	1	Schnecke	
18	2	Führerhausseitenwand	Ms 25×19×0,5
19	1	Führerhausstirnwand, vorn	Ms 18,5×27×0,5
20	1	Führerhausstirnwand, hinten	Ms 18,5×25×0,5
21	1	Führerhausdach	Ms 18,5×20×2,5
22	2	Seitenbordwand	Ms 52×6×0,5
23	1	Stirnbordwand, hinten	Ms 29×6×0,5
24	2	Stirnbordwand, vorn	Ms 5,5×6×0,5
25	15	Bordwandstrebe	U-Profil 1/1, 7,5 lg.
26	2	Griffstange	Draht 0,3 ⌀, 15 lg.
27	2	Handgriff	Draht 0,3 ⌀, 22,5 lg.
28	1	Scheinwerfer	Ms 4 ⌀, 2 dick
29	1	Signalhorn	Draht 0,7 ⌀, 8 lg.
30	1	Bodenbrett	Sperrholz 51×29×0,8
31	1	Bodenplatte für Anhänger	Ms 41×30×2
32	2	Rahmenwange für Anhänger	Ms 40×7×1
33	2	Pufferbohle	Ms 30×3×0,5
34	2	Achslagerblende	Polystryol handelsüblich
35	2	Radsatz	Polystryol handelsüblich
36	2	Kuppelkopf	Ms 10×4×0,5
37	2	Seitenbordwand	Ms 41×6×0,5
38	2	Stirnbordwand	Ms 29×6×0,5
39	14	Bordwandstrebe	U-Profil 1/1, 7,5 lg.
40	2	Trittleiter	Draht 0,5 ⌀, 26 lg.
41	2	Kupplung	Ms 10×2×2
42	1	Bodenbrett	Sperrholz 40×29×0,8

abnehmer aufgelötet. Zwischen den Rahmenwangen werden ebenfalls die Entstördrosseln angelötet. Für den Kondensator ist zwischen den Bürsten an der Motorrückwand noch Platz. Auf die einwandfreie Entstörung von Selbstbau-Fahrzeugen sollte besonders geachtet werden!

Ist der Motorwagen soweit fertig, und funktioniert der Antrieb fehlerfrei, wird der Motor wieder demontiert und das Fahrzeug weiter vervollständigt. Bevor die Kühlerblende aufgelötet wird, ritzen wir mit der Reißnadel die Kühlerrippen ein.

Die Lampen werden mit 2-mm-Rundmessingstücken, die mit Silberbronze gestrichen sind, imitiert. Das gilt auch für den Scheinwerfer, Teil 28. Die Führerhausfenster hinterkleben wir mit mattem Zellon. Für die Achslagerblenden eignen sich alte defekte Wagenunterteile, Drehgestellseitenteile usw. Der Lagerkasten mit Federpaket wird ausgesägt, nachgefeilt und an die Rahmenwange angeklebt.

Als Radsatz für den Anhänger eignen sich TT-Radsätze. Um auf H0-Maß zu kommen, wird die Achse durchgeschnitten und mit passendem Messingrohr wieder verlötet.

Das Dach löten wir nicht am Führerhaus fest, um besser an den Motor heranzukommen. Es wird nur von einem untergelöteten Blech, das in das Führerhaus paßt, gehalten.

Für die Griffstangen sollte nur 0,3 mm harter Draht genommen werden, da dickerer Draht zu plump wirkt.

Die Bodenbretter sägen wir aus dünnem Sperrholz aus und ritzen mit der Reißnadel in Faserrichtung (senkrecht zur Fahrzeugachse) den Bohlenbelag ein. Mit schmutziger Verdünnung gestrichen, erhält der Boden das richtige Aussehen und kann auf die Bodenplatte aufgeklebt werden.

Die Oberteile können grau und die Unterteile matt schwarz angestrichen werden.

Mit Werkzeugkiste, Schwellen oder Schotter beladen, können wir die Fahrzeuge auf unserer Modellbahnanlage in Dienst stellen.



Die VVB Spielwaren teilt mit

Das Institut für Spielzeug, Sonneberg, wissenschaftlich-technisches Zentrum der Spielzeugindustrie, gibt seit dem 26. Februar dieses Jahres unter dem Namen „Spielzeug-Informationen“ (Ausgabe A) einen Schnellinformationsdienst heraus. Dieser wertet regelmäßig wichtige Mitteilungen der VVB Spielwaren Sonneberg, des Instituts für Spielzeug und des Außenhandels, aus. Außerdem werden Ergebnisse und Erfahrungen aus der internationalen Zusammenarbeit, Mitteilungen aus den Bereichen der wissenschaftlich-technischen Ämter und Hinweise über wichtige Literatur veröffentlicht.

Der Schnellinformationsdienst „Spielzeug-Informationen“ (A) erscheint monatlich zweimal. Der Unkostenbeitrag beträgt je Seite (voraussichtlich) 0,10 MDN, er wird halbjährlich eingezogen.

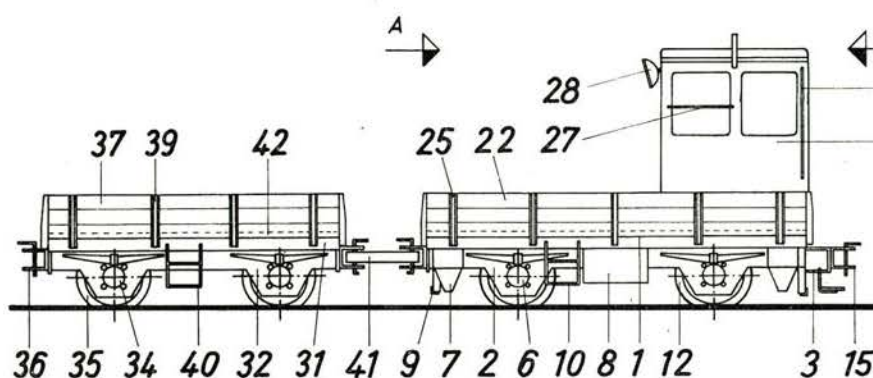
Mit der Herausgabe der „Spielzeug-Informationen“ (A) neben den „Kurzinformationen für die Spielzeugindustrie“ (Dok-Karten) und dem universellen Fachorgan „Standardisierung-Spielzeug“ entspricht das wissenschaftlich-technische Zentrum der Spielzeugindustrie einer Forderung des 5. Plenums des Zentralkomitees der SED nach besserer Information über den wissenschaftlich-technischen Höchststand.

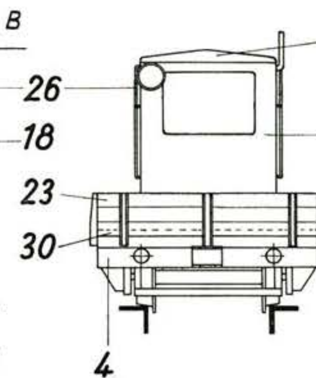
Bestellungen für den Schnellinformationsdienst „Spielzeug-Information“ (A), für das Fachorgan „Standardisierung-Spielzeug“ (Erscheinungsweise zweimonatlich Einzelpreis des Heftes 1,50 MDN) und der „Kurzinformationen für die Spielzeugindustrie“ (Preis je Seite 0,10 MDN) sind schriftlich an die Gruppe Information beim Institut für Spielzeug, Sonneberg, Köppelsdorfer Str. 86, zu richten.

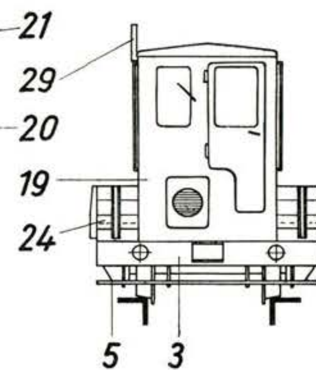


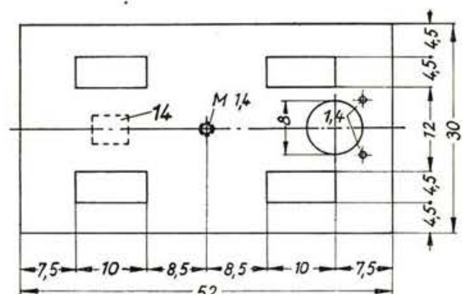
Güterzug mit Spezialwagen auf der Strecke von Eisleben nach Nordhausen. Die Wagen werden für die Beförderung von Kalkstein, der im Harz abgebaut wird, verwendet.

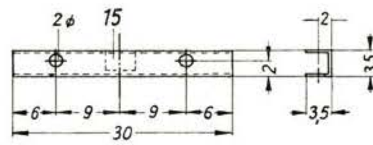
Foto: G. Illner, Leipzig

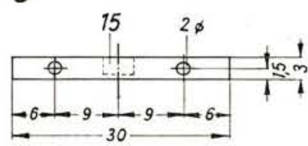


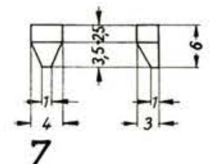


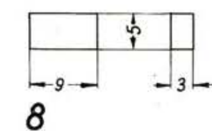


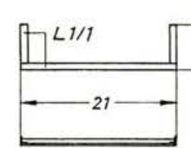


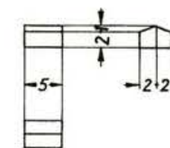


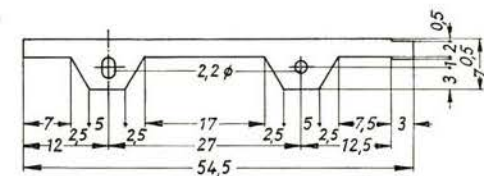


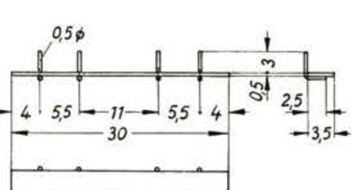


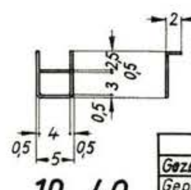


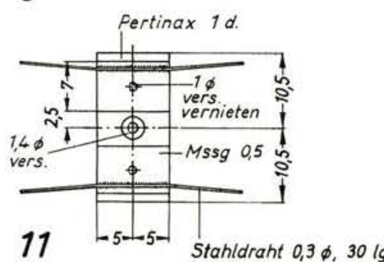




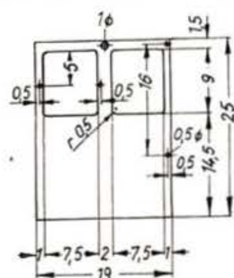


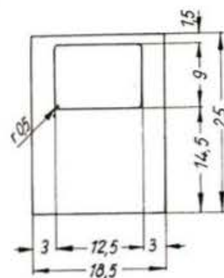


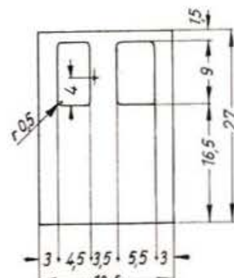


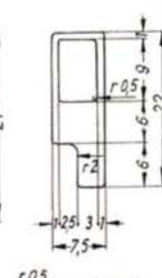


	Datum:	Name:		Horst Kohlberg Erfurt Am Stadtpark 28	Nenngr. H0
Gezeichn.	18. 1. 64	[signature]			
Geprüft	20. 1. 64	[signature]			
Maßstab 1 : 1	Rottenkraftwagen der DR Ansichten und Einzelteile Nr. 1 – 11, 14			Zeichnungsnr.	



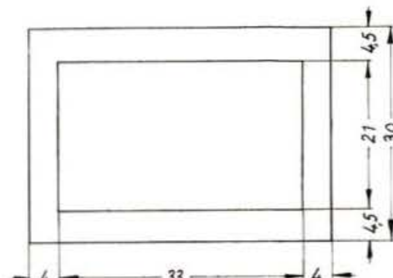


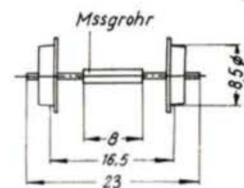


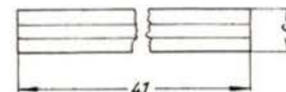


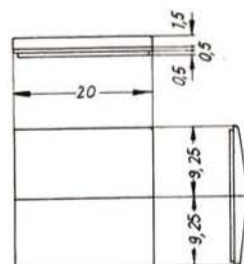
Tür u. Kühlerblende (Mssg 0,3) auflöten.

r 0,5
4ϕ
7,5
3 3

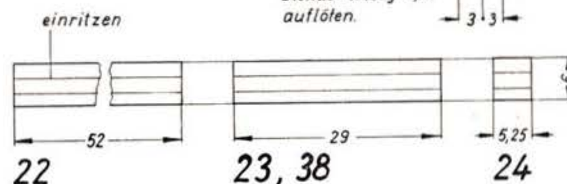


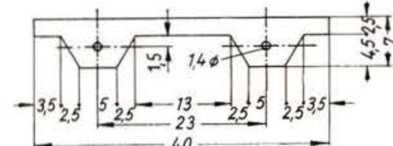


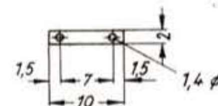


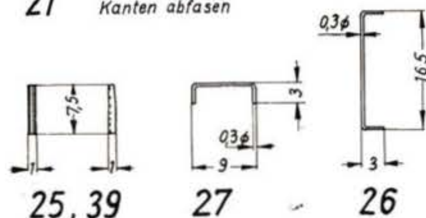


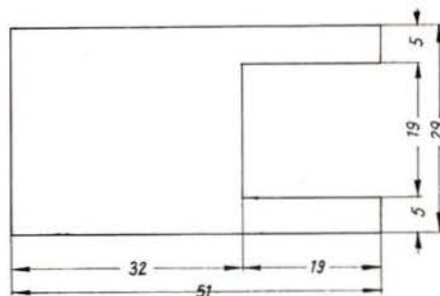
Kanten abfasen

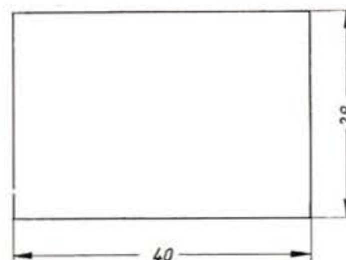


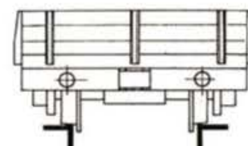




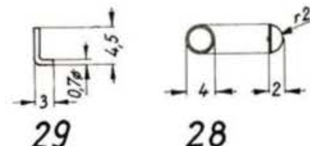


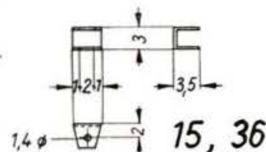


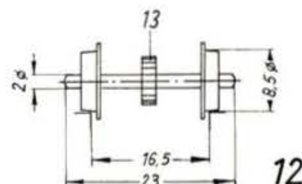




Stirnansicht des Anhängers







	Datum:	Name:		Horst Kohlberg Erfurt Am Stadtpark 28	Nenngr. H0
Gezeichn.	22. 1. 64	[signature]			
Geprüft	20. 1. 64	[signature]			
Maßstab 1 : 1	Rottenkraftwagen der DR Einzelteile Nr. 12, 13, 15 – 42			Zeichnungsnr.	

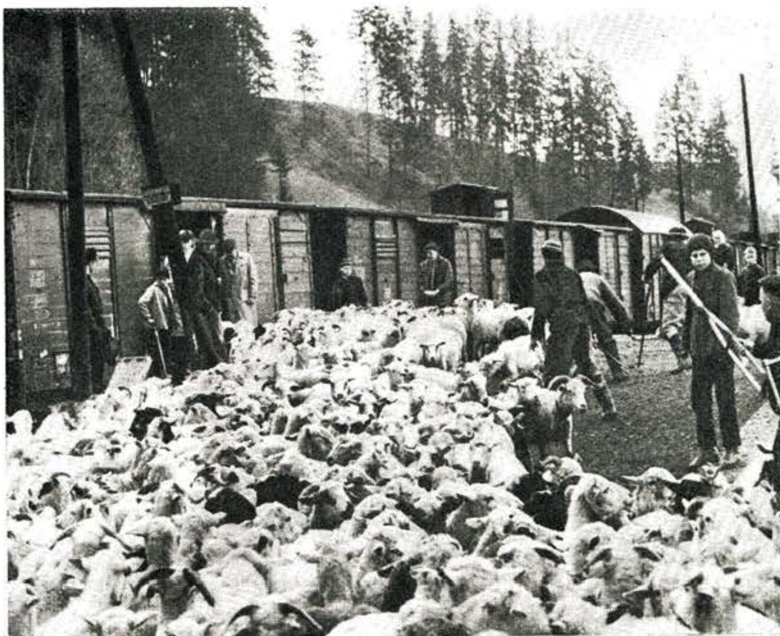
- daß seit der Gründung der Deutschen Demokratischen Republik an 440 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner der Ehrentitel „Verdienter Eisenbahner der DDR" zum Tag des deutschen Eisenbahners verliehen wurde?
- daß die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1965 82 000 t Dieseltreibstoff benötigen wird?
- daß bei der DR infolge der Traktionsumstellung von 1965 bis 1970 jährlich etwa 800 000 t Steinkohle und 7000 t Braunkohle eingespart werden?
- daß im Jahre 1964 25 Prozent aller Eisenbahner der DR Frauen sind? Im Jahre 1950 waren es 11,1 Prozent.

WISSEN SIE SCHON ...

- daß von der Hochschule für Verkehrswesen „Friedrich List", Dresden, seit 1952 3536 Diplom-Ingenieure und Diplom-Ingenieurökonomen kamen? Davon waren 311 Fernstudenten und 413 Absolventen des Industrieinstituts. Außerdem haben 100 Personen an der Hochschule promoviert. Ausländische Hörer kommen aus 13 Ländern.
Bis zum Jahre 1970 sollen im Verkehrswesen auf 1000 Beschäftigte 20 Hoch- und 50 Fachschulkader kommen. Das Verhältnis zwischen technischen und ökonomischen Kadern soll bei den Hochschulabsolventen 4 : 1 und bei den Fachschulabsolventen 6 : 1 betragen.
- daß die V 180 021 (s. a. Heft 7/64, S. 220) in der Zeit vom 28. 4. 64 bis 20. 7. 64 einmal um die Erde gefahren sein könnte? Sie legte in 73 Einsatztagen ohne nennenswerte Störungen 40 864 km zurück, das sind im Durchschnitt 560 km/Tag, dabei leistete die Lok 19,6 Mill. tkm. Das entspricht einer durchschnittlichen Anhängelast von 480 t. Auch als der „Pannonia" an einem Tag 16 Wagen mit insgesamt 751 t hatte, wurde dieser in der Ebene noch mit reichlich 80 km/h befördert. Die V 180 020 liegt in ihren Laufleistungen nur knapp unter der V 180 021.
- daß die Deutsche Reichsbahn auf der Strecke Halle (Saale)–Schkopau die automatische Selbstblockeinrichtung eingeführt hat? Unser Bild zeigt einen Güterzug aus Richtung Weißenfels vor dem Bahnhof Halle-Süd.

Foto: G. Illner, Leipzig





Weil in der VR Polen der Tatra-Nationalpark angelegt wird, können die Schafherden (etwa 50 000 Schafe) nicht mehr zu ihren traditionellen Weideplätzen getrieben werden. Sie werden daher in der Sommerszeit mit der Eisenbahn in die Beskiden und nach Bieszczady (Wojewodschaft Rzeszow) gefahren.

Foto: Zentralbild

Für unsere westdeutschen Leser

„50 Jahre Diesellokomotiven" Von H. K. STOCKKLAUSNER

Erschienen im Birkhäuser-Verlag Basel und Stuttgart 1963, 190 Seiten, Kunstdruckpapier, in Leinen gebunden mit farbigem Schutzumschlag, 38 DM, Großformat.

Das vorliegende Buch bringt, ausgehend von den ersten Anfängen und Versuchen für den Bau von Triebfahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (Lokomotiven mit Gas- bzw. Benzinmotoren), die etwa 1880 einsetzten, den Werdegang der Diesellokomotiven von der ersten im Jahre 1913 gebauten und 1914 in Dienst gestellten Diesellokomotive der Bauart Diesel-Klose-Sulzer bis zu den modernen Bauarten der Gegenwart.

Im historischen Teil finden die zahlreichen Versuchsbauarten, die im Laufe der zwanziger Jahre hauptsächlich in Europa und Übersee angewendet wurden, eine entsprechende Darstellung. Daran anschließend werden die verschiedenen Serienbestellungen aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg, besonders aus der Sowjetunion, diversen Bahnen Afrikas u. a., beschrieben.

Der Zeit nach 1945 ist der Hauptabschnitt des Buches gewidmet. Die Bahnverwaltungen der europäischen Länder haben im Zuge des einsetzenden Strukturwandels von der Dampf- zur Dieseltraktion eine große Zahl von Diesellokomotiv-Bauarten in Betrieb genommen, die in ihren Besonderheiten erklärt und bildlich durch Foto und Zeichnung dargestellt werden. Dabei kommen die verschiedenen Probleme der Motorbauarten, Kraftübertragung, Drehgestellausführung usw. zum Vergleich. Betriebsbewährung und Einsatzbedingungen werden besprochen und die Tendenzen für die weitere Entwicklung dargestellt.

Als Ergänzung zum Text sind ausführliche Tabellen mit den technischen Hauptangaben vorhanden. Statistische Angaben und ein Literaturhinweis runden die Arbeit ab.

15jähriges „Eisenbahnjubiläum"

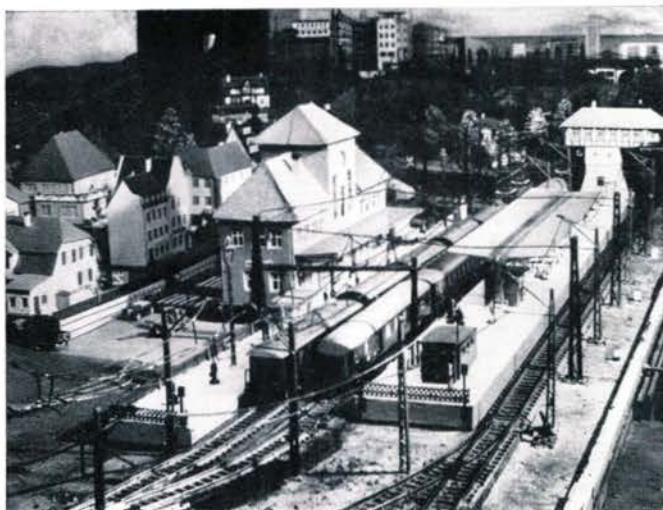


Bild 1 Bahnhof „Lindenau"

... konnte Herr Peter Gräfe aus Mechterstädt in diesem Jahre auf seiner Modelleisenbahn feiern, und außerdem ist er Leser unserer Zeitschrift von Anfang an. Vor 15 Jahren begann Herr Gräfe ohne Plan mit einer Platte von 2,00 × 1,40 m in der Nenngröße H0, auf deren Dreileitergleisen der Firma Permot ein Permot-Triebwagenzug fuhr. Später konnte die Anlage in einer großen, aber leider nicht heizbaren Bodenkammer untergebracht werden. Jedes Jahr in den großen Ferien wurde angebaut, zuerst der Flußhafen (siehe Rücktitelbild). Eine Ein-Meter-Hängebrücke wurde an die gegenüberliegende schräge Wand und an ihr entlang bis „Ilsenburg" geführt. Anschließend wurde in der Ecke eine Kehrschleife eingerichtet, und es ging zurück nach „Lindenau". Da der übrige Platz für einen Ablaufberg nicht mehr reichte, entstand der Bahnhof „Seehafen" mit der Kulissenstadt. Alle bahneigenen Gebäude, bis auf wenige Ausnahmen, wurden dem Platz und dem Zweck angepaßt und sind Eigenbau.

Nach Erhalt von Material wurden Gleise, Weichen, auch Doppelweichen, als Dreileiter gebaut. Die Mittelschiene wurde nach einiger Zeit entfernt und Oberleitung gesetzt. Fahrdrähte und Böcke sowie große Masten entstanden aus Verpackungsdraht bzw. Profilen. Jetzt sind 25 m Gleis für freie Strecke und 26 m für Rangier- und Bahnsteiggleise verlegt. 42 m Gleis haben Oberleitung.

Die Endbahnhöfe sind Kopfbahnhöfe, um den „Kreisverkehr" zu vermeiden. Deshalb sind auch die Lokschuppen verteilt. An Triebfahrzeugen sind vorhanden: 5 Dampfloks, 3 Elloks, 4 Dieselloks, davon eine Lok Eigenbau, ein VT 135 und ein selbstgebauter Schienenbus. Signale, Brücken und Ausleger sind meistens Eigenbau, die selbstgebauten Weichen wurden zum Teil durch Piko-Weichen ersetzt; insgesamt sind 32 Weichen verlegt. Über einen Trafo und drei Fahrregler werden Zugfahrten, Weichen, Signale und Beleuchtung geregelt. Letzte Neuerungen sind eine ferngesteuerte Schiebebühne und eine automatische Blinklichtanlage an einem Wegübergang. Das Schaltpult hat ein Gleisbild mit Kippschaltern. Neben D-Zug-, Personenzug- und Güterwagen wird ein selbstgebauter Tieflade-Wagen eingesetzt.

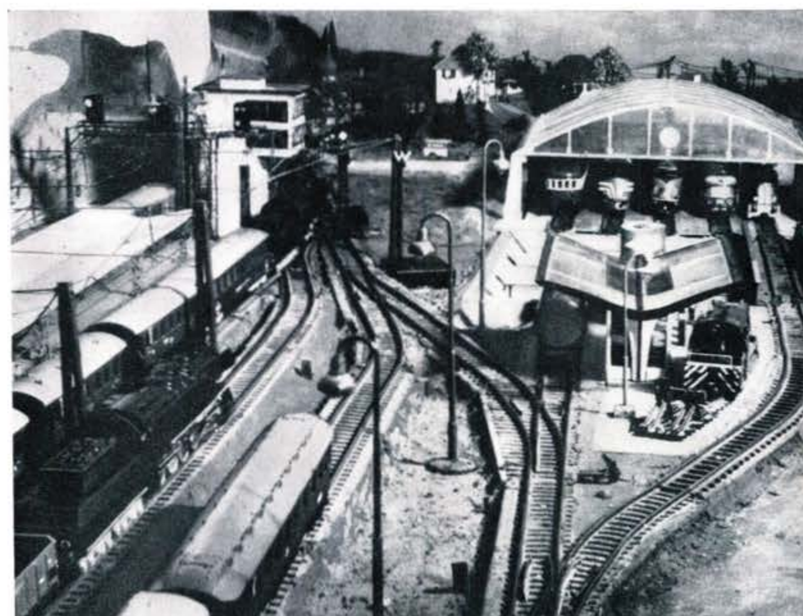
Wie Herr Gräfe schreibt, werden eigene Einfälle verwendet, die dann oft bei den strengen Modelleisenbahnern Anstoß erregen. Wir glauben aber, daß man bei dieser sehr interessanten Anlage dann gern mal „ein Auge zudrückt".

Fotos: Ing. Richter, Waltershausen



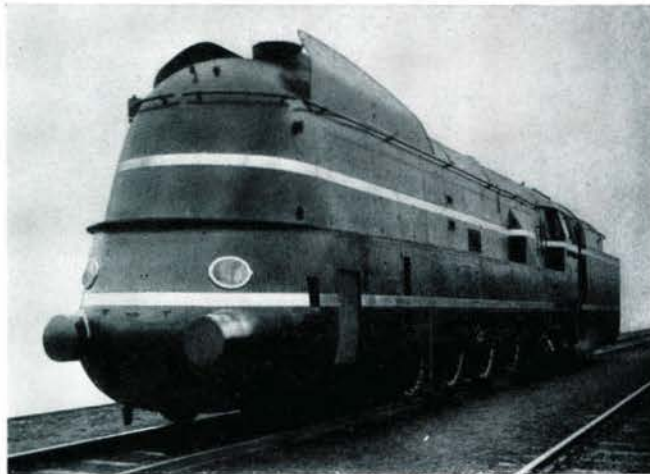
Bild 2 Seehafen-Bahnhof

Bild 3 Diesellok-Schuppen, Schiebebühne und Tankstelle





interessantes von den eisenbahnen der welt



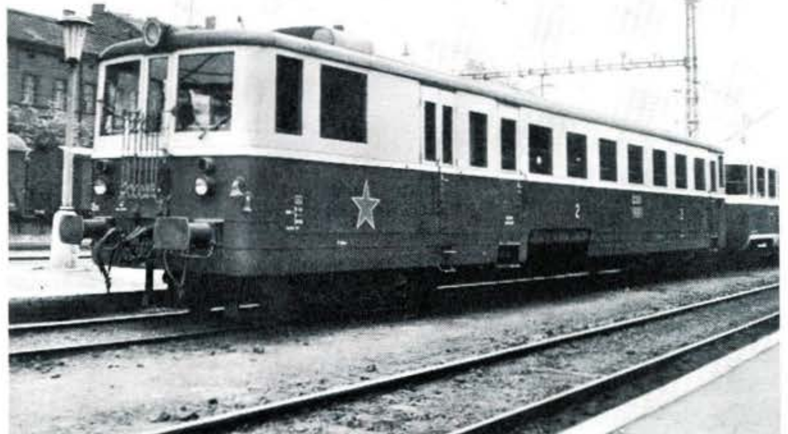
Die 2'D2'-h3-Schnellzuglokomotive der Baureihe 06 mit Stromlinienverkleidung wurde im Jahre 1936 von der Firma Krupp gebaut. Die Lokomotiven dieser Baureihe sind heute ausgemustert. Es hat sich gezeigt, daß derartig große Lokomotiven auf den deutschen Bahnen unzweckmäßig sind (siehe auch das Buch „Für unser Lokarchiv" von K. Gerlach).

Werkfoto

Auf den Strecken der ČSD wird dieser dieselelektrische Triebwagen der Baureihe M 262.0 im Bezirksverkehr eingesetzt. Gebaut in den Jahren 1949 bis 1960, entwickeln die Triebwagen eine Geschwindigkeit von 90 km/h.

Foto: G. Illner, Leipzig





Die Lokomotive 43 118 wurde 1947 mit etwa 160 Loks dieses Typs für die L.M.S. London, Mittelland und die Schottische Railway gebaut. Die Loks waren für Güterzüge bestimmt und hatten früher einen Doppelschornstein.

Foto: D. G. Pateman, Bedford/England





FÜR UNSER LOKARCHIV



Dipl.-Ing. HEINZ FLEISCHER, Berlin

Elektrische Lokomotive der Baureihe E 479.0 der ČSD

Электровоз серий Э 479.0 ЧСД (Чехословацкой Ж. Д.)

Electric Locomotive of Series E 479.0 of ČSD (Czechoslovakian Railways)

Locomotive èlectrique de série E 479.0 de ČSD (C.F. tchechoslovaque)

Die Lenin-Werke in Plzen stellten zwei Prototypen der ersten Ellok für 50-Hz-Wechselstrom, 25 kV Fahrdrahtspannung der ČSSR her. Zur allseitigen Erprobung steht eine 59 km lange Strecke, die als Versuchsstrecke mit 50 Hz elektrifiziert wurde, zur Verfügung.

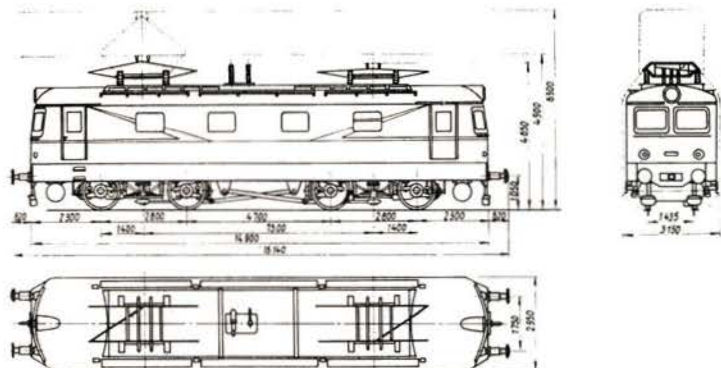
Die Baureihe E 479.0 ist eine Bo' Bo'-Lokomotive. Besonders bemerkenswert ist die Übertragung der Längskräfte vom Drehgestell auf den Lokomotivrahmen. Diese Übertragung erfolgt durch Zugstangen, die in der Maßskizze deutlich zu erkennen sind. Dadurch wird eine sehr gute Ausnutzung der Reibungsmasse beim Anfahren sowie bei Fahrten mit Belastung gewährleistet, da die Achsentlastung der ersten Achse verhindert wird.

Jede Achse wird durch einen im Drehgestellrahmen fest eingehängten Fahrmotor angetrieben. Das Drehmoment wird durch eine im Hohlraum des Läufers des Fahrmotors eingebaute elastische Kupplung (Patent Skoda) übertragen. Die Höchstgeschwindigkeit kann durch Auswechseln der Radsätze mit den Getriebekästen im Bereich von 100 bis 140 km/h verändert werden. Damit kann die Lok wahlweise als Güterzug- oder Schnellzuglok eingesetzt werden.

Die Achslagerführung wird durch Übertragungshebel mit Gummigelenken parallel geführt. Die Lok selbst ist durch zwei Federsysteme abgefedert. Die primäre Federung erfolgt über Duplexschraubenfedern, die zwischen den Lagern und dem Drehgestellrahmen angebracht sind. Die sekundäre Federung zwischen dem Drehgestell und dem Hauptrahmen erfolgt über Blattfedern.

Der Drehgestellrahmen ist eine Konstruktion, die durch die Anwendung von gepreßten Längsträgern sehr leicht gehalten werden konnte. Der Drehzapfen ist im Drehgestell befestigt.

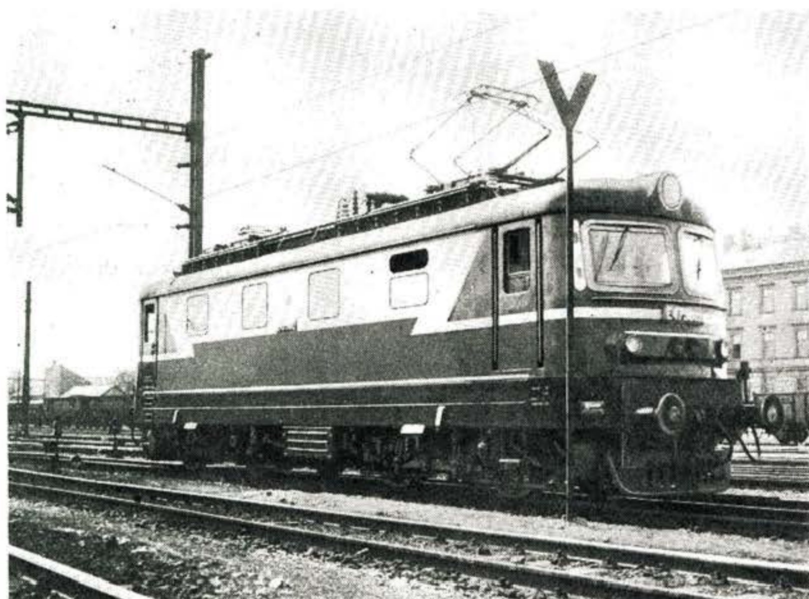
Der Hauptrahmen ist ebenfalls aus gepreßten kastenförmigen Hauptträgern mit hohen, starren Kopfstücken zusammengeschweißt. Dadurch kann sowohl die normale Schraubenkupplung als auch die sowjetische Mittelpufferkupplung SH 3 eingebaut werden.



Maßskizze der 50-Hz-Versuchslok der Baureihe E 479.0 der ČSD

Die Lok hat zwei Führerstände mit großen Front- und Seitenfenstern, die einen sehr guten Überblick über die Strecke ermöglichen. Auf dem Steuerpult sind alle notwendigen Betätigungs-, Steuer- und Meßgeräte so angeordnet, daß sie leicht zu bedienen und zu überblicken sind und den Lokführer nicht von der Beobachtung der Strecke ablenken.

In der Mitte des Maschinenraumes ist eine besondere



Die E 479.002 auf dem Bahnhof Plzen-Gottwaldovo nach Rückkehr von einer Versuchsfahrt

Foto: G. Illner, Leipzig

abgeschlossene Zelle mit dem Transformator und dem Hauptschalter aufgestellt, die durch einen Dachventilator mit Kühlluft durchblasen wird. Die Siliziumgleichrichter sind über jedem Fahrmotor angebracht. Sie werden durch einen gemeinsamen Lüfter mit Kühlluft versorgt, der die Luft über Filter im Dach ansaugt. Die Siliziumgleichrichter für die Fahrmotoren sind aus einzelnen Gleichrichterzellen zusammengestellt. Jeder Gleichrichter ist durch ein „RC"-Glied geschützt. Über den Si-Gleichrichtern befindet sich eine Schalttafel, auf der Störungen in den einzelnen Gleichrichterzweigen angezeigt werden.

Der Haupttransformator wird durch eine Zwangsumlaufkühlung gekühlt, so daß immer die Betriebstemperatur eingehalten wird.

Die Motoren der Hilfsbetriebe werden mit Gleichstrom betrieben, während die übrigen Stromverbraucher der Lok mit 220 V Wechselstrom gespeist werden. Dazu gehören auch die selbsttätige Ladevorrichtung und der Wasservorwärmer.

Zur Zugheizung kann wahlweise 3000 oder 1500 V verwendet werden.

Die Steuerung von zwei- und mehr Lokomotiven ist möglich.

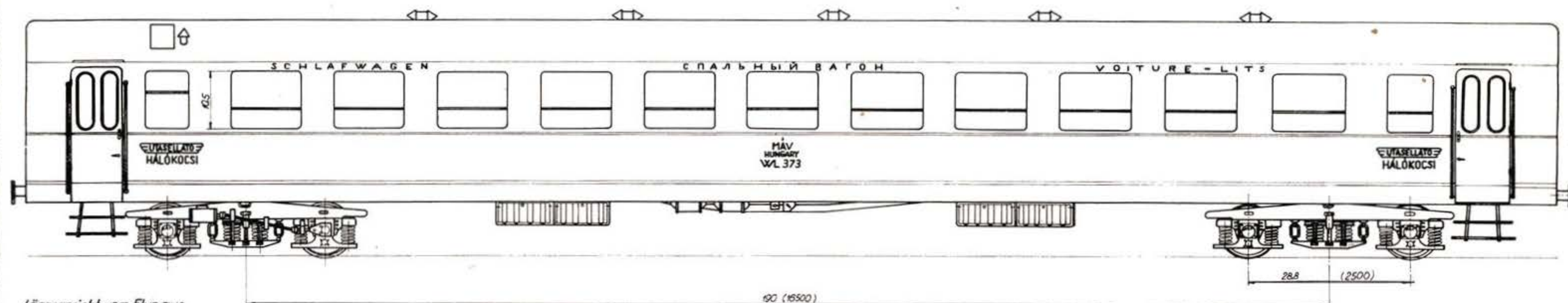
Die Bremsausrüstung besteht aus der Druckluftbremse System „DAKO-LR" mit Zusatzbremse und Handbremse. Die Abbremsung erfolgt bei hohen Geschwindigkeiten mit 137% der Lokmasse und bei niedrigen Geschwindigkeiten mit 80%.

Die Signaleinrichtungen entsprechen den üblichen Ausführungen.

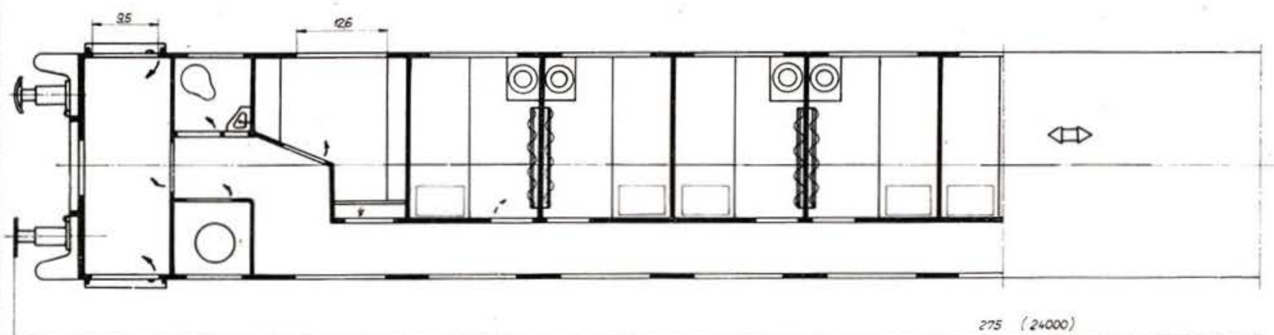
Technische Daten

Spurweite	1435 mm
Achsanordnung	Bo' Bo'
Fahrleitungsspannung	25 kV; 50 Hz
Dienstmasse	84 t
Länge über Puffer	16 140 mm
Kleinster befahrbarer Halbmesser	120 m
V max	100 km/h
Anfahrzugkraft	32 Mp
Stundenleistung (bei V = 49 km/h)	3000 kW
Dauerleistung (bei V = 50,4 km/h)	2840 kW
Trafoleistung	3900 kVA
Wirkungsgrad der Si-Gleichrichter	99%
Steuerstromspannung (Gleichstrom)	48 V
Hilfsstromkreise (Gleichstrom)	220 V
Übersetzungsverhältnis für Vmax = 100 km/h	1:4,04
Übersetzungsverhältnis für Vmax = 140 km/h	1:2,96

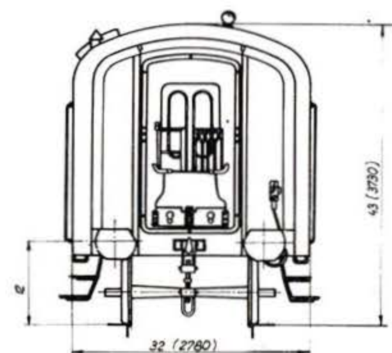
BAUPLAN DES MONATS



Längsansicht vom Flur aus



Grundriß



Stirnansicht

Farben:	Dach	hellgrau
	Wagenkasten	dunkelblau
	Drehgestelle	schwarz
	Aufschriften und Zierleisten,	weißgelb

Schnellzugwagen Reihe WL der MÁV.

Ganzmetallausführung M 1:1 für Baugröße H0 (Ungarische Staatseisenbahn)

20 Liegeplätze

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, Berlin W 8, Krausenstraße 17/20. Die bis zum 10. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Berlin

Unter der Leitung von Herrn Arno Kohl, Werneuchen, Sachsenstr. 18, hat sich beim Bahnhof Berlin-Lichtenberg eine Arbeitsgemeinschaft gebildet und ist unserem Verband beigetreten.

Erfurt

Herr Wolfgang Frentz, Nordhäuser Str. 63, ist Leiter einer neugegründeten Arbeitsgemeinschaft des DMV.

Ilmenau

Herr Falko Aschoff, Karl-Liebknecht-Str. 4, bittet alle Modelleisenbahner aus der Umgebung, sich zwecks Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zu melden.

Berlin

Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn, die besonders an Diesel- und elektrischem Betrieb interessiert sind, werden gebeten, sich bei Herrn H. Knöbl, N 58, Lychener Str. 18, zur Gründung einer neuen Arbeitsgemeinschaft zu melden.

Karl-Marx-Stadt

Anläßlich des Pioniertreffens in Karl-Marx-Stadt konnte die AG in einer Modellbahnausstellung mit Industrieschau in zwei Tagen über 1200 Besucher begrüßen.

Kahla (Thür.)

In der Zeit vom 30. 10. bis 1. 11. 1964 findet im Klubhaus der Gewerkschaften, Bahnhofstraße, eine Modellbahnausstellung statt. Öffnungszeiten:

Freitag 16–19 Uhr,
Sonnabend 14–18 Uhr,
Sonntag 9–18 Uhr.

Am Freitag, 30. 10., um 15 Uhr, und am Sonntag, 1. 11., um 16.45 Uhr, finden im gleichen Haus Vorführungen von interessanten Filmen der Deutschen Reichsbahn statt. Am Sonntag, dem 1. 11., führt die Arbeitsgmeinschaft ein Treffen der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn durch. Hierbei werden u. a. Eigenbaumodelle gezeigt.

Jena

Durch vorbildliche Zusammenarbeit der Arbeitsgemeinschaft, dem Verkaufsstellenbeirat, Herrn Osten, von der Handelsleitung der HO, und dem Fachverkaufspersonal konnte in Jena in der Oberlauengasse eine neue Fachverkaufsstelle der HO eröffnet werden. Sehenswert ist hier die Werbeanlage im Schaufenster, die von außen bedient werden kann.

Saalfeld (Saale)

In der Zeit vom 23. bis 27. Oktober 1964 findet im Konsum-Kaufhaus eine Werbeschau für Modelleisenbahnen statt. Es werden Modelle und Anlagen von Modelleisenbahnern aus der Umgebung gezeigt und prämiiert.

Neustadt (Orla)

Die Arbeitsgemeinschaft kann jetzt die ersten Erfolge ihrer guten Arbeit verbuchen. Sie erhielt vom Rat der Stadt Räume zum Aufbau einer Gemeinschaftsanlage und von der HO finanzielle Unterstützungen. Eine Schülergruppe hat im Rahmen der AG ihre Arbeit aufgenommen.

Wer hat – wer braucht?

Biete zum Verkauf folgende Hefte der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ zum Preise von 0,80 MDN je Heft: Jahrgang 1954, Hefte 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 11.

Mitteilungen des Generalsekretariats

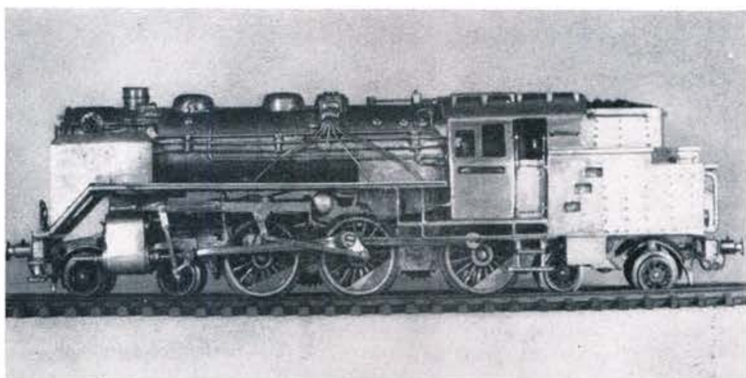
In den letzten Wochen konnten wir einige prominente Gäste bei uns begrüßen, die sich mit der Arbeit unseres Verbandes vertraut machten. So weilte der Ehrenpräsident des Modellbahn-Verband Europa (MOROP), Herr Füchsel, anläßlich der Ausstellung der Arbeitsgemeinschaft Weinbergsweg in der Hauptstadt der DDR und sprach sich anerkennend über die Arbeit dieser AG und die Qualität der gezeigten Wettbewerbsmodelle aus dem Bezirk Berlin aus.
Herr Roman Majchner, Leiter der Modellbahngruppe Wroclaw, überbrachte der Arbeitsgemeinschaft Ostritz zu der wieder einmal gut gelungenen Ausstellung die Grüße der Modelleisenbahner der Volksrepublik Polen.

Herr Wolfgang Schacht, 1. Vorsitzender der Eisenbahnfreunde Hannover, besuchte mit weiteren drei Freunden einige Arbeitsgemeinschaften unseres Verbandes und informierte sich über die Arbeit unserer Organisation.
Am 29. August 1964 führte das Präsidium seine 11. Sitzung durch. Es wurden die Probleme im Zusammenhang mit der Beteiligung des DMV am diesjährigen Internationalen Modellbahnwettbewerb in Budapest behandelt. Unter der Leitung von Herrn Helmut Kohlberger wurde eine ständige Wettbewerbskommission des Präsidiums gebildet, die alle Fragen der Wettbewerbe und Ausstellungen bearbeitet. Weiterhin wurde die Bildung einer ständigen Kommission des Präsidiums für Presse und Werbung beschlossen. Diese Kommission wird von Herrn Ing. Klaus Gerlach geleitet.
Wir erinnern nochmals alle Arbeitsgemeinschaften an die pünktliche Ablieferung der Beitragsanteile in Höhe von 50 Prozent der Mitgliedsbeiträge jeweils zum Quartalsende. Die Einzahlungen sind vorzunehmen:
Für die Bezirke Berlin, Cottbus, Greifswald und Schwerin: auf das Konto des Generalsekretariats Nr. 0/50051 bei der Reichsbahnsparkasse Berlin, Krausenstraße;
für den Bezirk Dresden: Konto 40 271 Reichsbahnsparkasse Dresden;
für den Bezirk Erfurt: Konto 80 240 Reichsbahnsparkasse Erfurt;
für den Bezirk Halle: Konto 020 Reichsbahnsparkasse Halle und
für den Bezirk Magdeburg: Konto 40 521 Reichsbahnsparkasse Magdeburg.

H. Reinert, Generalsekretär

Werde Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes!

Selbst gebaut



▲
Bild 1 Lok der BR 62

Bild 2 Lok der BR 78^{0-5}
▼

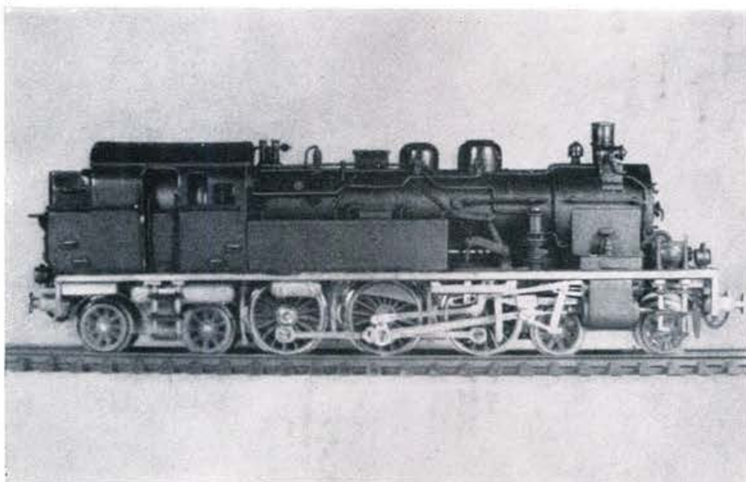
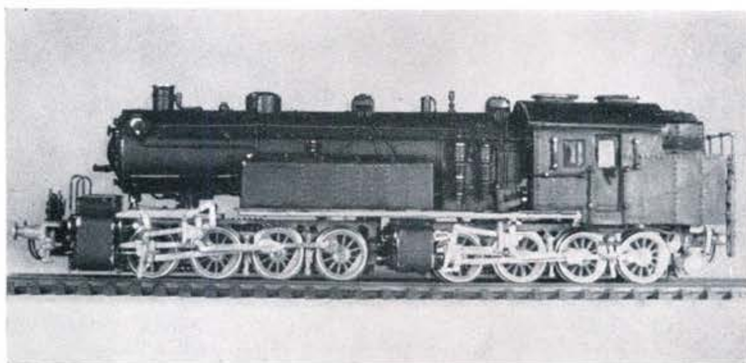


Bild 3 Lok der BR 96^{0}
▼



In der Nenngröße H0 baute Herr Herbert Schielke aus Berlin N 58 die Lokomotiven der Baureihen 62, 78^{0-5} und 96^{0}.

Als Baumaterial wurde Messing verwendet. Bei der Tenderlok der BR 62 sind beide Drehgestelle gefedert. Von der Tenderlok der BR 78^{0-5} sind alle Achsen bis auf die Treibachse gefedert. Es wurden Piko-Topfmotoren verwendet. Die Treibachsen werden über Zwischenzahnräder angetrieben; der Antrieb erfolgt vom Motor aus über Schneckengetriebe. Von der Tenderlok der BR 96^{0} werden alle acht Achsen angetrieben. Die Motoren der Piko-Lok BR 23 wurden für diese Lok verwendet; sie liegen im Kessel und sind hintereinander über Kardangelenk gekuppelt. Diese Lösung war erforderlich, um auch die hinterste Achsgruppe – wegen der besseren Kurvenläufigkeit – als Drehgestell ausbilden zu können. Um die Achsstände einzuhalten, mußten die Spurkränze der Treibräder (Piko BR 80) bis auf 0,6 mm abgedreht werden. Alle Drehteile sind mangels einer Drehmaschine mit einer elektrischen Tischbohrmaschine angefertigt worden.

Fotos: H. Schielke

